Cena numeru 1,— zł

LOTNIK

ORGAN • ZWIĄZKU • LOTNIKÓW • POLSKICH.

Nr. 4 (109) Poznań, dnia 10-go kwietnia 1929 r. Tom IX

Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie i urzędy pocztowe w kraju i Administracja.

Przedruk wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI: **POZNAŃ, STARY RYNEK NR. 95|96.**

TREŚĆ NUMERU:

B. O.

Dziwni bywają ludzie. — Zrobi jakiś byczy „Warta-wnik“ albo „Ruch-awiec“, albo inny Tupalski mocne i trafne kopnięcie — zaraz pełne szpalty opisów. Korespondenci cisną się niczem śledzie w beczce o wywiad, metrampaż biedzi się co tu ze strony „wywalić“ i jak owe łzy piór dziennikarskich pomieścić, tłum pożera gazetę, a dziewice palcami wodząc po konterfekcie kopnisia, piszczą z uciechy i marzą o — autografie.

Ostatnie tygodnie przyniosły Polsce zdobycz nielada. W Białej oblatano świetnie skonstruowany i doskonale „czujący się“ w powietrzu typ polskiego płatowca komunikacyjnego. Znikną więc spory o Junkersa, Fokkera czy inny lotny tramwaj. Mamy już wreszcie polski płatowiec i w dodatku dobry. Jest to bezsprzecznie olbrzymi krok w dziedzinie usamodzielnienia się lotniczego.

A co na to prasa nasza. Czy nikt nie czuje się w obowiązku podać to do wiadomości szerokiego ogółu? Dlaczego dotychczas korespondenci nie byli w Białej?

Przecież jest to fakt niesłychanie doniosły dla nas. Dla państwa naszego. Dla rozwoju naszego lotnictwa.

Odpowiem Wam krótko —

Bo — dziwni są ludzie.

Bo — więcej im imponuje wyczyn sportowy, jak genjusz i mrówcza praca polskiego konstruktora.

* * *

Polscy lotnicy, choć ich tak małą garstkę mamy, zasyłają za pośrednictwem pisma naszego p. inż. Zbysławowi Ciołkoszowi i Podlaskiej Wytwórni Samolotów, życzenia najserdeczniejsze!

Polskie lotnictwo komunikacyjne

Wywiązując się z przyrzeczenia, poświęciliśmy numer niniejszy, polskiemu lotnictwu komunikacyjnemu. Przy zbieraniu materjału napotykaliśmy na szereg trudności, związanych z zmianą towarzystw eksploatujących linje powietrzne w Polsce. Nowe towarzystwo bowiem jest obecnie przeciążone pracą.

Materjał do numeru niniejszego czerpiemy z różnych źródeł, między innemi z „Przeglądu komunikacyjnego" Nr. 28 w którym, choć nie jest pismem lotniczem, ukazał się cały szereg artykułów o lotnictwie komunikacyjnem w Polsce. (Red.)

Zakończenie światowej wojny, nie było zakończeniem wojny dla nas. Państwo nasze musiało z orężem w ręku walczyć o swój byt i swe granice, stawiając przez dłuższy czas opór zakusom wroga.

W tym czasie wojennym dla nas, a powojennym dla Zachodu, kiedy kraj nasz wyglądał jak jeden wielki obóz, Europa zachodnia przechodziła powoli do pracy pokojowej. W pracy tej szczególnie uwydatniała się dziedzina lotnictwa, która w czasie wojny uczyniła olbrzymie postępy.

Położenie geograficzne kraju naszego na skrzyżowaniu się dróg ze wschodu na zachód i z północy na południe, struktura geodezyjna, która czyni z Polski jedną wielką równinę, nadającą się jaknajlepiej dla celów komunikacji lotniczej, a wreszcie i wnętrzna struktura geologiczna południowych połaci kraju naszego, pokrytych bogatemi źródłami ropy naftowej, a więc produkującej benzynę i smary, wszystko to przemawiało i przemawia zawsze za koniecznością intenzywnego rozwoju polskich linji powietrznych.

Czas wojny i związane z tem zadania nie pozwoliły nam na równoczesne z Zachodem zajęcie się tą sprawą, a Zachód rozumiejący doniosłość tego, starał się za wszelką cenę inicjatywę komunikacji powietrznej ująć w swe ręce dwojakiemi sposobami. Albo więc, wbrew najistotniejszym warunkom komunikacji, jakiemi są bezpieczeństwo i najkrótsza trasa, budowano nieżyciowe linje prowadzące przez wysokie szczyty gór czeskich i błotniste północne części Pomorza, omijając Polskę, albo też starano się odziaływując wpływami politycznemi uzyskać od Rządu polskiego koncesję na przelot przez Polskę.

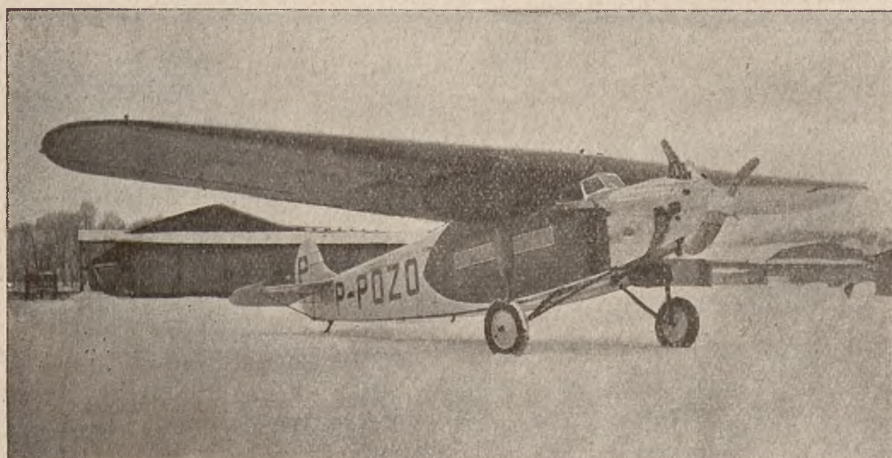
Trzeba jednak przyznać, że nie daliśmy się i że pomimo tak wielkiego spóźnienia komunikacja lotnicza w Polsce posiada nietylko wspaniałe widoki rozwoju, nietylko tworzy przed sobą coraz to nowe tereny ekspansji, lecz posiada już nawet swoją własną historję.

Pierwszą linją komunikacji, jaka powstała w Polsce, było połączenie lotnicze Warszawa przez Pragę do Paryża. Koncesję na linję tę uzyskało od rządu polskiego francuskie towarzystwo (CIDNA) Compagnie Internationale de Navigation Aérienne w roku 1921 i uruchomiło linję lotniczą na przestrzeni od Warszawy do Pragi, o długości (530 km). W następnym roku powstała w Warszawie pierwsza polska spółka akcyjna przeznaczona dla uruchomienia komunikacji lotniczej, która początkowo przyjęła nazwę „Aerolloyd", później „Aerolot". Towarzystwo to uruchomiło w pierwszym rzędzie linję:

Gdańsk - Warszawa - Lwów, posługując się początkowo niemieckimi pilotami. W bardzo krótkim jednak czasie personel niemiecki pilotów został zastąpiony polskim, złożonym z znanych już dzisiaj ogólnie pilotów komunikacyjnych.

W roku 1925 uzyskało koncesję na otwarcie lotniczej komunikacji towarzystwo „Aero" w Poznaniu, które uruchomiło linję Poznań-Warszawa. Towarzystwo to posiadało jaknajpiękniejsze widoki rozwoju, brak jednak fachowego kierownictwa, od którego Zarząd stronił i angażował ludzi z lotnictwem nic wspólnego nie mających, sprowadził w krótkim czasie beznadziejny stan materjałów technicznych, który spowodował bardzo znaczny spadek regularności i częste międzylądowania.

W roku 1927 zawiązało się na terenie górnośląskim w Katowicach trzecie polskie konsorcjum, o kapitale samorządowym, które postanowiło sobie za zadanie włączenie Górnego Śląska do sieci lotniczej Polski, a za jej pośrednictwem do europejskiej. Konsorcjum to przez długi czas zastanawiało się nad sprawą określenia typu płatowców i wreszcie doczekało się, nie zawiązane ostatecznie, do roku 1928, który jest rokiem przełomnym w dziedzinie polskiego lotnictwa cywilnego. W roku tym słusznie i wielokrotnie podnoszone przez pismo nasze postulaty doznały pomyślnego załatwienia. W marcu roku tego zostało wydane Polskie Prawo Lotnicze, a opierając się na niem powstał Wydział Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, który jest bezpośrednim urzędem nadzorczym



Płatowiec komunikacyjny L. L. Lot — Fokker F VII — kursujący na linji Poznań—Warszawa.

dla lotnictwa cywilnego we wszelkich jego przejawach.

Zdając sobie sprawę, że udział Państwa w komunikacji lotniczej jest ogromnie korzystny, że jednak z drugiej strony większe miasta są i powinny być zainteresowane w rozwoju lotnictwa komunikacyjnego i że bezpośredni udział Państwa przez upaństwowienie linji nie prowadzi do celu, Wydział Lotnictwa Cywilnego zabiegał około utworzenia spółki, któraby składem swym gwarantowała Państwu i samorządom miejskim, to, czego one od niej słusznie spodziewać się muszą. Z dniem 1 stycznia r. b. została stworzona nowa spółka państwowo-samorządowa pod firmą „Linje Lotnicze Lot“, której Ministerstwo Komunikacji przekazało eksploatację linji lotniczych, uruchamianych dotychczas przez towarzystwa „Aerolot“ i „Aero“.

Nowa Spółka z kapitałem zakładowym 8.000.000 złotych przejęła personel i tabor „Aerolotu“, oraz częściowo personel „Aero“ i rozpoczęła punktualnie dnia 2 stycznia 1929 roku ruch na następujących linjach lotniczych.

1. Warszawa-Gdańsk, 2. Warszawa-Poznań, 3. Warszawa-Katowice, 4. Warszawa-Lwów, 5. Kraków-Katowice, 6. Katowice-Brno-Wiedeń i 7. Katowice-Wiedeń.

Komunikacja lotnicza posiada lotniska w Warszawie, we Lwowie, w Poznaniu, w Krakowie, w Katowicach i w Łodzi. Lotniska te mają hangary, warsztaty, garaże, składy oraz pomieszczenia administracyjne. Całość rozbudowy lotnisk ujęta jest w program, którego wykonaniem zajmuje się specjalny referat Wydziału Lotnictwa Cywilnego. Zadaniem jego jest stopniowe przeprowadzanie budowlanego programu dla poszczególnych portów oraz piecza nad trasami lotniczemi, oświetleniem lotnisk i szlaków, powiększeniem liczby lądowisk i t. d. W związku z Powszechną Wystawą Krajową wybudowany zostanie w Poznaniu prowizoryczny dworzec lotniczy, prowizoryczny ze względu na krótki czas dzielący nas od terminu wystawy.

W portach lotniczych urzędują z ramienia Ministerstwa Komunikacji zawiadowcy portów, których zadaniem jest przestrzeganie ustalonych przepisów odnoszących się do ruchu i porządku ogólnego na lotniskach. Są oni zaczątkiem przyszłej polskiej policji powietrznej, tak jak to już dzisiaj ma miejsce na lotniskach zachodu. W skład personelu stałego i urządzeń portowych wchodzi zorganizowana służba łączności i meteorologiczna, naczelnem zadaniem której, jest zapewnienie bezpieczeństwa lotu. Polskie linje komunikacyjne posiadają 35 stacji i posterunków meteorologicznych, obsługiwanych przez specjalnie wyszkolony i zaopatrzony w odpowiednie instrukcje personel. Meteorologiczne komunikaty w określonych z góry odstępach czasu podawane są na zasadzie klucza, przyjętego przez Międzynarodowy Komitet Żeglugi Powietrznej (CINA), drogą radjotelegraficzną, telegraficzną i telefoniczną. Kierownicy ruchu w portach lotniczych, urzędujący z ramienia „Lotu“ otrzymują przed odlotem każdego płatowca wiadomości meteorologiczne oraz przewidywania pogody z całej linji, którą płatowiec będzie przelatywał.

Sieć polskich linji komunikacji lotniczych wynosi obecnie:
linje „Lotu“ — 1850 km
linja „CIDNA“ — 530 km
razem — 2415 kilometrów.

Procent udziału 60, zarezerwowany przez Ministerstwo Komunikacji dla Rządu umożliwia Rządowi ingerencję w sprawach zasadniczych polityki lotniczej towarzystwa i daje możność oddziaływania nietylko zwyczajną drogą urzędowej kontroli.

Kontrola urzędowa, leżąca w kompetencji Wydziału Lotnictwa Cywilnego, wprowadzona dla zabezpieczenia pasażerom jaknajpewniejszego lotu, polega na szeregu czynności, związanych z organizacją towarzystwa komunikacji lotniczej. Zatwierdzeniu przez Ministerstwo Komunikacji podlegają rozkłady lotów, taryfy osobowe, bagażowe i pocztowe, oraz typy płatowców używanych do przewozu. Ażeby wywiązać się jaknajdokładniej z konieczności uzyskania maksimum bezpieczeństwa, na co specjalny nacisk kładzie polskie prawodawstwo lotnicze, działa na terenie Polski na podstawie umowy z Ministerstwem biuro „Veritas“, kontrolujące w odstępach trzymiesięcznych silniki i samoloty. Piloci zostają poddawani regularnym badaniom przez specjalną komisję lekarską, która w odstępach sześciomiesięcznych orzeka o zdolności badanego do wykonywania swego zawodu. Prócz tego na terenie Polski obowiązuje cały szereg przepisów ogólnych, dotyczących lotnictwa komunikacyjnego, ustalonych przez CINA to jest Komitet Międzynarodowy Żeglugi Powietrznej.

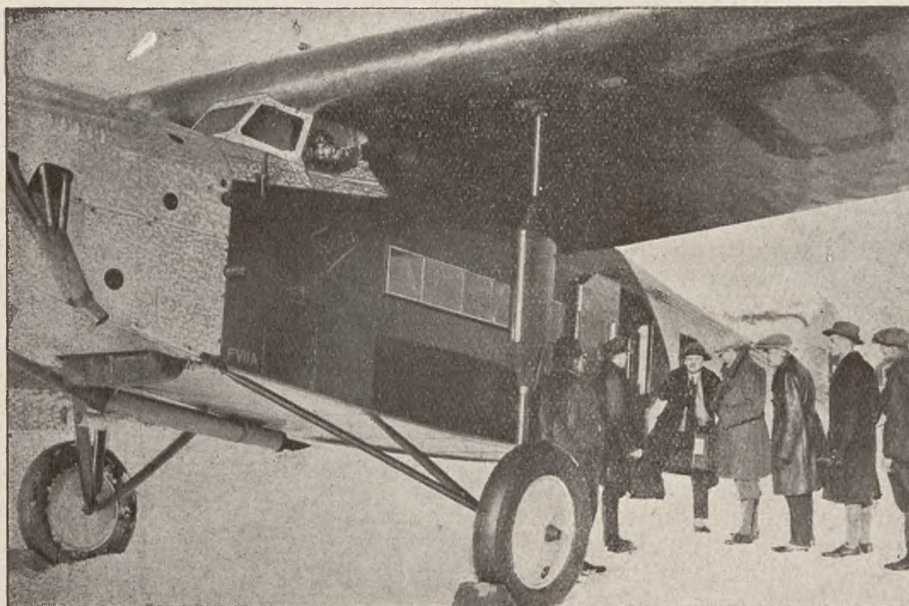
Stale wzrastająca regularność, przyzwyczajenie się społeczeństwa do używania lotnictwa jako środka komunikacyjnego, poparte faktem, że na polskich linjach lotniczych nie było w ciągu przeszło siedmioletniej działalności ani jednego wypadku śmiertelnego, powoduje ciągły wzrost frekwencji na linjach lotniczych.



Część taboru L. L. Lot. Płatowce Fokker F VII na starcie.

Komunikacja lotnicza.

Komunikacja lotnicza jako taka, jest wytworem kierunku rozwoju technicznego płatowca jako środka lokomocji, oraz wzrastającego zapotrzebowania na coraz szybszą wymianę miejsca pobytu, myśli i towarów, co razem określamy mianem komunikacji. Zadaniem więc lotnictwa komunikacyjnego jest przyspieszenie stosunków handlowych i politycznych, najpierw pomiędzy poszczególnemi ośrodkami kraju, a w dalszym ciągu pomiędzy narodami. Łączy się to bezpośrednio z koniecznością zajęcia tych dróg, po których rozwija się ekspansja danego państwa, po których kroczą stosunki handlowe i odbywa się wymiana towarów.



Do płatowców L. L. Lot wsiada się wygodnie przez nisko nad ziemią umieszczone drzwiczki.

Ażeby sprostać tym zadaniom, pierwszym obowiązkiem komunikacji lotniczej jest odpowiednie zorganizowanie ruchu lotniczego, to jest połączeń pomiędzy ważniejszemi ośrodkami kraju i zagranicy. Ponieważ komunikacja uzmysławia się w codziennym przewozie pasażerów, poczty i towarów, jednym z naczelnych warunków jest sprawność i punktualność tejże, oraz zapewnienie bezpieczeństwa dla przewozu.

Środkiem, który pracę przewozową wykonuje jest płatowiec, który z racji swoistej konstrukcji i swoistych możliwości zastosowania wymaga specjalnych warunków dotyczących obchodzenia się z nim i dokonywania pracy przelotu. Wymaga on, specjalnych urządzeń pomocniczych w miejscach przylotu i odlotu, specjalnych warunków konserwacji i specjalnej obsługi powietrznej i przyziemnej na swej drodze przelotu.

Podobnie jak koleje zależą od warunków geograficznych, muszą posiadać prócz taboru cały szereg urządzeń i odpowiedni personel na dworcach kolejowych, a przez całą swą drogę szyny, to jest drogę, po której pociąg kolejowy się posuwa, tak i lotnictwo posiadać musi swoje dworce, względnie lotniska i swoją obsługę drogi. Kolejnictwo i przewóz statkami po rzekach zależy od warunków geograficznych, przyziemnych. Kolej można prowadzić tylko równinami, potrzebuje pewnej ściśle określonej względnej równości terenów i znacznych kosztów inwestycyjnych na przygotowanie trasy kolejowej, oprócz licznej obsługi, która dzieli się na obsługę pilnującą linji i konserwującą linję. Płatowiec posiada również czynnik bardzo poważny, od którego bezpieczeństwo i regularność lotu zależy. Czynnikiem tym są warunki atmosferyczne, podobnie jak dla kolei warunki geograficzne, które w pewnych wypadkach stanowić mogą zapory nie do przebycia.

Dlatego też droga, którą płatowiec w codziennej swej pracy przebywa, musi być do tego celu przygotowana. Powinna ona posiadać rozmieszczone w ustalonych odstępach posterunki meteorologiczne, które donoszą w terminach ustalonych do portów lotniczych stan pogody na obserwowanej przez nie przestrzeni. Prócz tego w pewnych znacznych odstępach powinny być urządzone lądowiska, które umożliwią płatowcowi zatrzymanie się na pewien krótki okres czasu, dający możność dokonania potrzebnej naprawy, lub przeczekania niepogody.

W ten sposób lotnicza sieć komunikacyjna składa się z dwóch zasadniczych czynników. Z organizacji portów lotniczych, to jest lotnisk, hangarów, sygnalizacji, oświetlenia, pomieszczeń dla obsługi i pasażerów, oraz organizacji linji, na którą się składają połączenia sygnalizacyjne (radjo, radjotelefon, telefon) i organizacja służby na linji, której posterunki są połączone z portami lotniczemi. O te dwa działy stara się Państwo.

Dla organizacji linji komunikacji lotniczej potrzebna jest jeszcze organizacja przemysłowa i handlowa. Organizacja ta, z punktu widzenia potrzeb gospodarki państwowej, winna być oparta na przemyśle krajowym, popieranie bowiem krajowego przemysłu jest z powodów politycznych i gospodarczych koniecznością i absolutnym warunkiem. Przemysł nasz stoi już na tym poziomie, który pozwala na wykonywanie płatowców komunikacyjnych i sprzętu lotniczego we własnym zakresie.

W ostatnim czasie zaznaczył się w polityce lotnictwa polskiego bardzo zasadniczy zwrot do tego właśnie sposobu rozwiązania sprawy taboru linji komunikacyjnych. Należy więc oczekiwać, że w najbliższych już miesiącach latać będziemy w Polsce na płatowcach zbudowanych w kraju przez polskiego inżyniera i polskiego robotnika.

Jeżeli mówimy o organizacji handlowej żeglugi powietrznej, to najważniejszym będzie dział finansowy. Trudno jest, ażeby linje lotnicze, które są nowym środkiem komunikacji, stały się od razu samowystarczalne. Nie jest to bynajmniej czemś nadzwyczajnem. W zaraniu swego powstania linje komunikacji kolejowej korzystały z hojnych subsydjów udzielanych przez państwo, a linje komunikacji okrę-

towej do dziś dnia jeszcze otrzymują regularne zasiłki. Subwencje te i zasiłki udzielane są przez państwa, ponieważ komunikacja jest środkiem osiągnięcia przewagi na rynkach światowych, która znowuż jest drogą do umożliwienia ekspansji gospodarczej.

Państwo, jako czynnik subsydjący linje komunikacji lotniczej, wymagać może i musi poddania się tych linji kontroli rządowej. Kontrola ta polega na pewnych określonych warunkach, jakie państwo stawia personelowi fachowemu na kontroli taryf pasażerskich, bagażowych i pocztowych, na kontroli taboru i t. d.

Linje komunikacji lotniczej w Polsce utrzymują: państwowo - samorządowa Spółka „Linje Lotnicze Lot“ oraz Międzynarodowe Towarzystwo Komunikacji Powietrznej (CIDNA).

Linje Lotnicze Lot.

Linje Lotnicze Lot są spółką o kapitale zakładowym 8.000.000 złotych, w którym 60% udziału wnosi Skarb Państwa, oraz 40% samorządy.

Na czele Linji Lotniczej Lot stoji Zarząd z dyrektorem majorem rezerwy i inżynierem Ecole Superieur Aéronatique Tomaszem Turbiakiem. Linje te uruchamiają obecnie następujące połączenia:

Warszawa-Gdańsk 335 km.
Warszawa-Katowice-Kraków 386 km.
Warszawa-Lwów 370 km.
Warszawa-Poznań 300 km.
Kraków-Katowice-Wiedeń 445 km.

Z wiosną roku bieżącego postanowiono uruchomić jeszcze następujące linje:

Katowice-Łódź-Warszawa 325 km.
Katowice-Poznań-Bydgoszcz-Gdańsk 600 km.

razem więc długość sieci Linji Lotniczych Lot wynosić będzie w ciągu roku bieżącego 2.771 km.

Dla uruchomienia tych linji potrzeba jest teoretycznie 26 płatowców przy ruchu normalnym, trzeba się jednak liczyć, że ze względu na odbywającą się w roku bieżącym Powszechną Wystawę Krajową, ruch w czasie wystawy wzrośnie znacznie.

Obecny tabor L. L. Lot stanowią płatowce typu Junkers, przejęte od Towarzystwa Aerolot oraz 6 płatowców jednosilnikowych typu Fokker, sprowadzonych z Holandji. Płatowce typu Fokker zaopatrywane są w części zapasowe budowane w kraju, a silniki do nich buduje seryjnie Fabryka Skoda na Okęciu pod Warszawą.

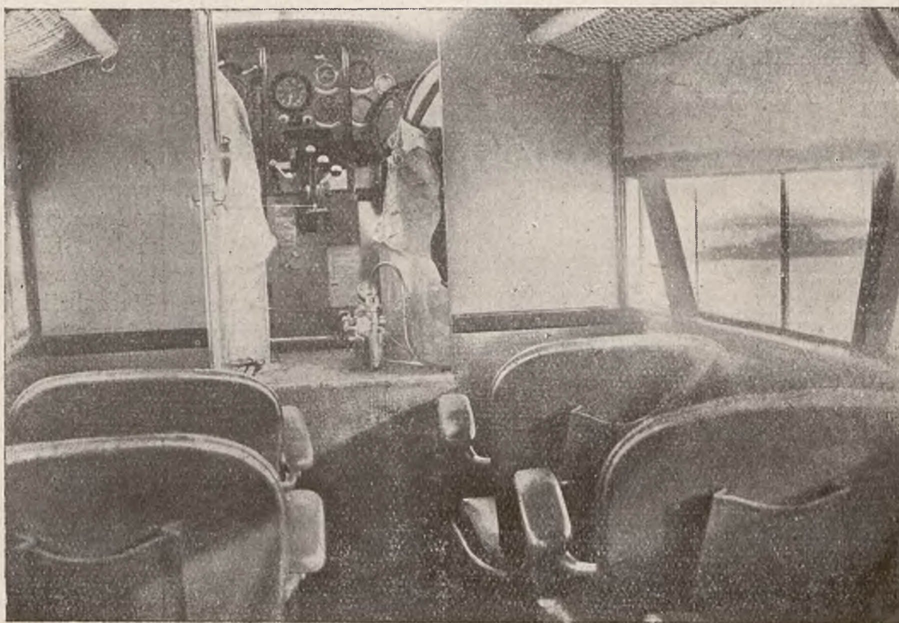
Płatowce typu Junkers będące już dzisiaj na wymarciu, nie są dogodne z punktu widzenia samowystarczalności, ponieważ nawet surowce potrzebne do ich naprawy sprowadzać należy z zagranicy.

W najbliższym czasie rozpocznie fabryka samolotów Plage i Laśkiewicz w Lublinie dostawę trzy-silnikowych płatowców Fokkera produkcji krajowej.

Ruch na linjach lotniczych podlega kierownictwom ruchu w poszczególnych portach. Każde kierownictwo ruchu posiada odpowiedni personel, umożliwiający wykonanie wszelkich prac związanych z codziennym ruchem na linji, obsługą płatowców i silników, a jest nawet zdolne do wykonania drobnych napraw. Dla tego celu posiada każde kierownictwo: hangary, warsztaty, magazyny z częściami zapasowemi, smarami i benzyną oraz prowadzi rachunkowość.

trzebne do przejrzenia i remontu przyrządy i maszyny oraz wykwalifikowany personel. Każdy płatowiec podlega podobnej kontroli po każdych 300 godzinach lotu.

Bezpośrednio z działem technicznym wiąże się również sprawa personelu latającego, który obsługuje płatowce w czasie lotu na linji. Pilot komunikacyjny, na którego barkach leży znaczna odpowiedzialność za szczęśliwy i regularny przelot, musi odpowiadać specjalnym warunkom, które gwarantują bezwzględnie najlepszą wydajność pracy, szybką orjentację, zdolność natychmiastowej inicjatywy i odwagę do powzięcia decyzji.



Kabina Fokkera F VII jest przestronna i wygodna, wysoka i pozwalająca na spacery w czasie lotu. W przedniej części ilustracji widzimy drzwi do kabiny pilota, oraz urządzenie wewnętrzne.

Dla obsługi technicznej zbudowana jest w Warszawie stocznia, której zadaniem jest remont i przegląd okresowy płatowców i silników. Kierownictwa ruchu otrzymują wszelkie potrzebne materjały, surowce i części zapasowe od stoczni, która prócz tego wykonuje kontrolę sprawności technicznej. Każdy silnik po 150 godzinach lotu, chociażby funkcjonował jaknajsprawniej, zostaje z płatowca zdjęty i podlega starannej kontroli w stoczni, wyposażonej we wszelkie po-

Dział handlowy Linji Lotniczych Lot posiada sprawną organizację handlową, zorganizowaną podobnie jak w innych przedsiębiorstwach transportowych. Do działu tego należą ekspozytury w mieście, należące do każdego portu lotniczego, które reprezentują w poszczególnych miastach towarzystwo, zajmują się akwizycją towarów, cleniem, rekla-

mą, sprzedażą biletów i t. p. sprawami handlowemi.

Ogólny personel Linji Lotniczych Lot ze względu na samą istotę lotnictwa, na szybkość, musi odpowiadać warunkom umożliwiającym przeniesienie tej szybkości w dziedzinę administracji linji i psychologji każdego z pracowników. Dla tego też personel ten, podług słów dyrektora Tomasza Turbiaka musi być **młody, sprawny, ruchliwy i** fachowy, **sumienny, zamiłowany w swym fachu, mający sentyment dla płatowca,** gdyż tylko wtedy bezpieczeństwo ruchu i jego regularność mogą być zapewnione.

Międzynarodowe Tow. Żeglugi Powietrznej C. I. D. N. A.

Międzynarodowe Towarzystwo Żeglugi Powietrznej zostało założone w Paryżu dnia 23 kwietnia 1920 roku, i do końca tego roku zorganizowało linję Paryż-Praga, którą uruchomiało przelotem w linji prostej przez Niemcy.

W roku następnym CIDNA uruchomiła linję Praga-Warszawa i zakończyła rok ten posiadając prawie 1500 km linij i cztery porty lotnicze: Paryż, Strassburg, Praga i Warszawa, wyposażone w warsztaty mogące przeprowadzać drobne naprawy. W roku 1922 zorganizowano odcinki Praga-Wiedeń-Budapeszt-Bukareszt, Budapeszt - Konstantynopol. W ten sposób ogólnie wzrosła długość linij do 3114 km. Równocześnie pobudowano warsztaty do remontu płatowców i silników w Paryżu i w Pradze. W następnych dwóch latach uruchomiono linje Budapeszt-Belgrad i Konstantynopol-Angora, długość doszła do 3717, a w rok później zmieniono z powodów politycznych trasę Paryż-Praga na Paryż-Bazylea-Zurych-Innsbruk i uzyskano połączenie z linjami angielskiemi przez Bagdad do Teheranu, umożliwiając w ten sposób przebycie przestrzeni 5516 km w czasie 34 godzin lotu.

Towarzystwo uruchamia dzisiaj linje: Paryż - Strassburg - Praga Wrocław - Warszawa i Praga - Wiedeń - Budapeszt - Belgrad - Sofia-Konstantynopol - Konia - Aleppo-Bejrut - Bagdad, z odcinkiem Belgrad - Bukareszt - Konstantynopol. Odległości poszczególne przedstawiają się jak następuje:

Warszawa-Paryż 1465 km
Warszawa-Strassburg 1062 km
Warszawa-Praga 530 km
Warszawa-Wiedeń 809 km
Warszawa-Budapeszt 1036 km
Warszawa-Belgrad 1365 km
Warszawa-Bukareszt 1836 km
Warszawa-Konstantynopol 1836 km
Warszawa-Angora 2782

Na linjach Cidny latają płatowce: Bleriot, Spad, Caudron, a ostatnio zakupiło towarzystwo Fokkery.

Linje przewożą przesyłki towarowe, przyczem rezultaty są bardzo dobre, regularność utrzymuje się w okolicy 96%. W Warszawie Zarząd mieści się w Cywilnym Porcie lotniczym, dojazd z strony ul. Topolowej.

Ministerstwo Komunikacji.

Organem nadzorczym, któremu podlega całość cywilnego lotnictwa w Polsce, a więc i lotnictwo komunikacyjne, jest Wydział Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji. Dla usprawnienia działania tegoż, zależy on wprost od ministra. Na czele jego stoi podpułkownik obserwator inż. Czesław Filipowicz, w charakterze Naczelnika Wydziału. Organizację pracy podaje w „Przeglądzie Komunikacyjnym" kpt. Ryszard Adamowicz, kierownik referatu ogólno-administracyjnego. Z tego też artykułu czerpiemy poniższe dane. (Red)

Ustawa lotnicza wydana w marcu 1928 roku treścią swą nadała Ministerstwu Komunikacji obowiązek sprawowaniu nadzoru i opieki nad lotnictwem cywilnem.

Dla celu tego powołano Wydział Lotnictwa Cywilnego, którego zakres można ustalić następująco:

1) Organizacja Lotnictwa Cywilnego krajowego i studja nad organizacją lotnictwa cywilnego zagranicznego.

2) Ustalenie zasad polityki lotniczej krajowej i zagranicznej, tudzież współpraca z odnośnemi władzami krajowemi i zagranicznemi. Opracowywanie programów szczegółowych ogólnego planu rozwoju lotnictwa.

3) Prawodawstwo lotnicze krajowe i międzynarodowe tudzież przepisy i instrukcje wykonawcze.

4) Udział w międzynarodowych komisjach i kongresach z dziedziny polityki i prawodawstwa lotniczego. Konwencje i umowy międzynarodowe.

5) Propaganda i reprezentacja lotnictwa w kraju i zagranicą. Stosunki z lotniczemi stowarzyszeniami krajowemi i zagranicznemi.

6) Popieranie lotnictwa sportowego i bezsilnikowego. Szkolnictwo lotnicze cywilne.

7) Sprawy personelu lotniczego, oraz jego rejestracja, egzaminowanie i badanie lekarskie.

8) Normowanie stosunków i świadczeń lotnictwa cywilnego dla wojska. Lotnictwo sanitarne.

9) Statystyki lotnicze, zbieranie informacji o lotnictwie krajowem i zagranicznem, wydawnictwa lotnicze i bibljografja lotnicza.

10) Organizacja komunikacji powietrznej. Linje lotnicze krajowe i międzynarodowe. Ustalenie warunków, udzielanie koncesji i subwencji oraz zawieranie wszelkich umów, dotyczących komunikacji lotniczej.

11) Zakładanie państwowych przedsiębiorstw żeglugi powietrznej. Nadzór i kontrola nad przedsiębiorstwami żeglugi powietrznej i nad lotnictwem prywatnem. Lotnictwo pocztowe. Przepisy przewozowe, celne i paszportowe. Ubezpieczenia, odszkodowania za wypadki, przepisy bezpieczeństwa i porządku lotniczego.

12) Badanie postępów nauki i techniki lotniczej, w szczególności w odniesieniu do materjału lotniczego dla lotnictwa komunikacyjnego.

13) Polityka przemysłu lotniczego. Konkursy na materjał lotniczy. Sprawy techniczne wszelkiego rodzaju materjałów lotniczych. Opinjowanie wynalazków.

14) Układ ogólny sieci dróg powietrznych. Opracowanie i zatwierdzanie projektów lotnisk, hangarów, warsztatów, urządzeń i instalacji lotniczych oraz wszelkich urządzeń pomocniczych żeglugi powietrznej, ich rozbudowa oraz nadzór nad wy-

konaniem. Sprawy związane z zakładaniem i eksploatacją lotnisk. Rejestracja lotnisk krajowych i zagranicznych. Aerofotogrammetrja i kartografja. Inspekcja lotnisk i urządzeń pomocniczych.

Wydział Lotnictwa Cywilnego, liczący 14 pracowników, na którego czele stoi ppłk. inż. i obserwator Czesław Filipowicz, jest podzielony na 4 referaty.

Referat:

1. Ogólno - administracyjny,
2. Eksploatacyjno - Finansowy,
3. Polityczno - Prawny,
4. Lotnisk i Żeglugi Powietrznej.

Zakres działania Wydziału został podzielony pomiędzy wymienione 4 referaty. Referatami kierują: inż. Wł. Szaniawski (II), kpt. R. Adamowicz (I) i por. Z. Piątkowski (III); referat IV nie posiada jeszcze kierownika i prowizorycznie podlega Ref. II.

Wydział Lotnictwa Cywilnego jest bezpośrednim urzędem nadzorczym dla komunikacji lotniczej, lotnictwa o jakimkolwiek charakterze handlowym i lotnictwa sportowego.

Z powyższego wynika, że wszelkie lotnicze stowarzyszenia, instytucje, przedsiębiorstwa i t. p. są podporządkowane Wydziałowi Lotnictwa Cywilnego, który znowu dla osiągnięcia większej szybkości pracy zależy wprost od Pana Ministra Komunikacji.

W ścisłym związku z nadzorem i opieką wiąże się sprawa subwencji dla przedsiębiorstw lotniczej komunikacji.

FR. RUTKOWSKI.

Polski typ płatowca komunikacyjnego.

Niesłychanie ważnem jest dla lotnictwa komunikacyjnego uniezależnienie się od zagranicy w dziedzinie typów płatowców. Z tem większą więc radością dzielimy się z czytelnikami wiadomością, którą jako list otrzymaliśmy od pilota fabrycznego p. Rutkowskiego.

W uzupełnieniu listu tego dodajemy tylko , że w dniu 12 marca b. r. odbyły się pierwsze loty polskiej maszyny komunikacyjnej, mianowicie samolotu PWS 20, wykonanego przez Podlaską Wytwórnię Samolotów według projektu inż. Zbysława Ciołkosza, konstruktora tejże wytwórni.

Oblatania dokonał pilot fabryczny p. Rutkowski.

Ze względu na wielkie zaśnieżenie lotniska loty odbyły się na nartach.

Szanowni Koledzy!

Pospieszam zawiadomić Sz. Kolegów, że przed kilku dniami t. j. dnia 12. marca br. oblatałem pierwszą polską maszynę komunikacyjną, mianowicie P. W. S. — 20.

Muszę podnieść ten fakt, który mi specjalnie dużo daje zadowolenia że jest to całkowicie polski samolot.

Projekt pochodzi od inż. Zbisława Ciołkosza, konstruktora Podlaskiej Wytwórni Samolotów; materjały — z wyjątkiem niektórych okuć duralowych i niektórych przyrządów całkowicie krajowe, wykonanie w naszej fabryce, nawet silnik wykonany w kraju (Lorraine 450 MK z Polskich Zakładów Skoda).

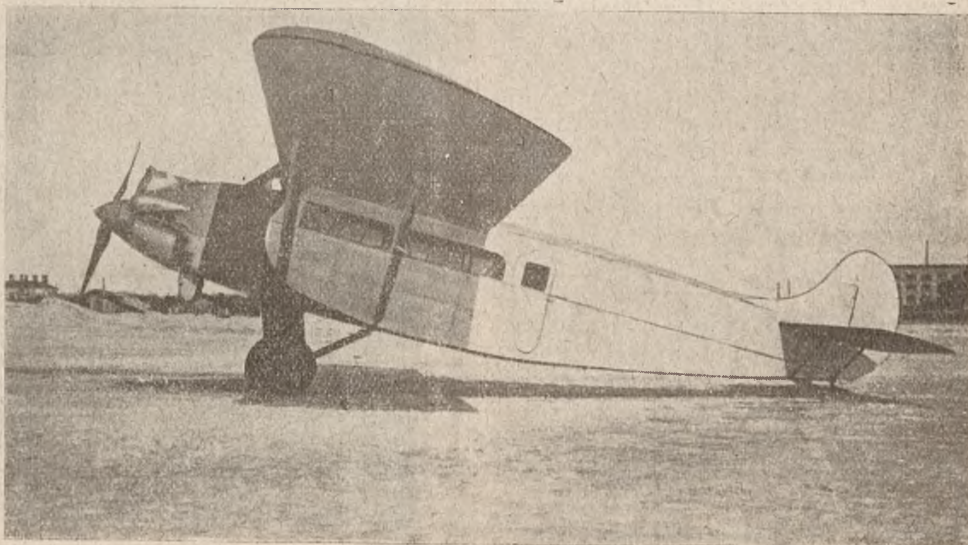
P. W. S. — 20 jest to wielka maszyna, odpowiadająca mniejwięcej Fokkerowi F VII tak co do mocy silnika jak i nośności, jednak konstrukcja jej jest o wiele lżejsza (około 400 kg mniej).

Skrzydło jest umocowane w górze kadłuba i podtrzymane zastrzałami. Miejsce dla pilota i mechanika znajduje się przed skrzydłem. Z przodu i góry przedział pilota jest pokryty szybami, tylko z boku jest okno otwarte. Widzialność, choć na ziemi ograniczona przed samolotem, w powietrzu jest zupełnie wystarczająca.

Sterowanie odbywa się zapomocą koła i orczyka. Rączki do gazu zapłonu i t. d. położone są z prawej strony pilota, pośrodku przedziału tak, żeby i mechanik mógł do nich sięgnąć. Dla mechanika jest drugi ster, ale z wyjmowanym drążkiem sterowym.

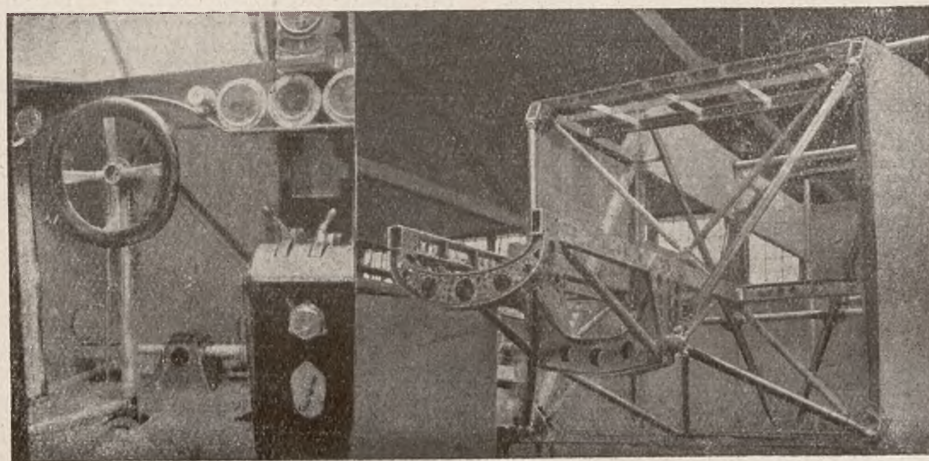
Oczywiście zawsze przed pierwszem lotem na nowej maszynie odczuwa się pewne naprężenie nerwowe. Wtedy miałem je może więcej niż kiedykolwiek, bo przecież to była pierwsza tak wielka maszyna, którą miałem w Polsce wypróbować. Kiedy mi wreszcie przypięto spadochron i kiedy już zasiadłem na swoim fotelu przed sterami, poczułem znaczną ulgę na myśl, że lot się już naprawdę wnet odbędzie.

Zapuszczono silnik. Kilkunastu ludzi schwyciło za podwozie i zastrzały, aby utrzymać maszynę w miejscu, kiedy próbowałem obroty.



Pierwszy polski samolot komunikacyjny, zbudowany przez Podlaską Wytwórnię Samolotów.

Samolot bowiem był wyposażony w narty ze względu na głęboki śnieg leżący na naszem lotnisku. Śnieg i narty sprawiły też pewną trudność przy manewrowaniu, aby



Po lewej: wnętrze kabiny pilota z instrumentami pokładowemi.
Po prawej: łoże silnikowe P. W. S. 20.

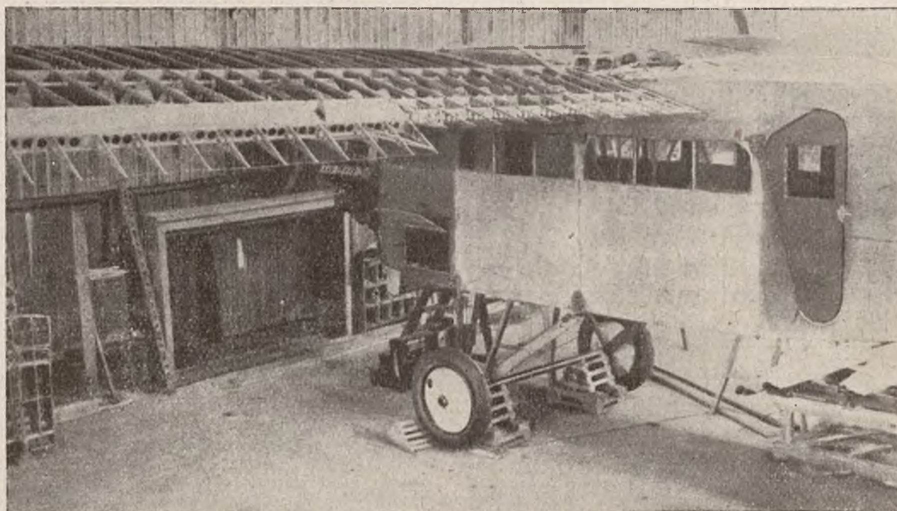
się dostać na miejsce startu. Wreszcie jednak stanąłem pod wiatr i miałem przed sobą białą płaszczyznę pola. Już tylko jeden ruch ręki na dźwigni od gazu dzielił mnie od wystartowania. Raz jeszcze wypróbowałem działanie sterów, zasiadłem wygodnie, rozejrzałem się wokoło. Za mną wielka pusta kabina, tylko worki z piaskiem leżą przywiązane na podłodze. Z nagłą decyzją pociągnąłem za rączkę przepustnicy. Rozbieg samolotu odbywał się jak przewidziałem. Umyślnie z wolna unosiłem tył kadłuba, aby się przekonać czy ma dobrą równowagę. Potem, gdy już uważałem, że szybkość jest dobra i maszyna sama się odrywa, uniosłem ją w powietrze nieznacznym ruchem. Nawet biorąc pod uwagę to, że narty dają krótszy rozbieg, start był niezwykle krótki, choć wcale się o to nie starałem. Nabieranie wysokości po starcie było bardzo ułatwione przez to, że samolot trzymał się świetnie powietrza i był dobrze zrównoważony, co mogłem odrazu przy pierwszych „rzucaniach" przyziemnych stwierdzić. Całkiem spokojny co do zachowania się maszyny leciałem przez chwilę w linji prostej, potem wprawiłem ją w dogodny zakręt na prawo.

Reagowanie na stery było całkiem normalne, w miarę czułe i miękkie. Nabierając wciąż wysokości krążyłem opodal lotniska, potem mając już kilkaset metrów zacząłem próbować maszynę: zrobiłem kilka zakrętów w obie strony i przekonałem się, że w wirażu leży jak przytwierdzona do powietrza, wcale się nie ślizgając. Próbowałem też stateczności przy różnych obrotach silnika przy locie w linji prostej. Prócz lekkiego zwisania na prawo co zostało już z łatwością usunięte przez regulację zastrzału, nie zauważyłem żadnych usterek. Wreszcie zabrałem się do lądowania. Już z daleka wziąłem kierunek i zmniejszyłem gaz. W locie ślizgowym stateczność okazała się równie dobra jak na gazie. Sterowanie tak samo skuteczne. Zawsze moment lądowania na nieznanej maszynie jest emocjonujący nawet dla starego pilota. Jeśli to jest w dodatku aparat, na którym wogóle jeszcze nie lądowano, to sprawa jest tembardziej zagadkową. Tymczasem na P. W. S. 20 czułem dziwny spokój, bo poznałem go już trochę w powietrzu i widziałem, że nie potrzebuję się obawiać żadnych niespodzianek. I rzeczywiście, do samej ziemi maszyna dała się zaprowadzić z doskonałem czuciem sterów i po wyrównaniu nie miała bynajmniej tendencji do nagłego „przypadnięcia". Owszem, niosła się nad ziemią, póki jej nie posadziłem na 3 punkty. Usiadła jak przylepiona i zaczęła sunąć po śniegu.

Kiedy już przystanęła, zobaczyłem, jak służba startowa poskoczyła w moją stronę, aby mi pomóc dostać się przed hangary, gdzie był zebrany cały sztab wytwórni. Zanim jednak zdążyli przybiec, posunąłem maszynę w stronę hangarów, gdzie przywitały mnie wesołe okrzyki. Zaraz potem odbyłem jeszcze dwa loty, tym razem już z pasażerami. Siedzącemu koło mnie por. Szumielowi pokazywałem, jak maszyna sama leci przy puszczonych sterach. Podnieść muszę jeszcze spokojny lot aparatu, w rzucającem powietrzu. Pilot nie potrzebuje niemal reagować sterami, bo samolot sam wyrównuje się.

W ubiegłą sobotę (dnia 16. marca) wykonałem lot na wysokość w celu określenia wzbijalności i pułapu. Lot odbył się z pełnem obciążeniem to jest 8 pasażerami, ważącymi przeciętnie 85 kg i balastem 80 kg, przy pełnych zbiornikach (benzyna na 5 godzin lotu).

Startowanie odbyło się na kołach, w śniegu miejscami jeszcze głębokim. Mimo tak trudnych warunków długość startu wynosiła 150 m. Zaznaczam, że w porównaniu ze startem Fokkera F. VII, którego



P. W. S. 20 w budowie. Widać dokładnie konstrukcję wewnętrzną skrzydła i proste rozwiązanie podwozia.

widziałem kilkakrotnie startującego w Warszawie, startowanie P. W. S. 20 jest o wiele krótsze i kąt lotu po oderwaniu się od ziemi znacznie stromszy. To samo z lądowaniem, które następuje przy mniejszej szybkości i krótszym wybiegu. Wzbijalność przy tak wielkim obciążeniu ukazała się nadspodziewanie dobra. W przeciągu 65 minut osiągnąłem wysokość około 4000 m, co zostało zadokumentowane wykresami 4 zapieczętowanych barografów. Na pułapie maszyna zachowywała się zupełnie normalnie, stery były nadal czułe, pilotowanie nie wymagało wytężenia. Pogoda była dobra, tylko w wysokości 2000 m była warstwa chmur kłębiastych. Nad nią jednak powietrze było całkiem równe. Jeszcze raz chcę podnieść niezwykłe zalety P. W. S. 20 w locie. Ze względu na doskonałe zrównoważenie i niemęczący pilotaż, maszyna będzie świetnie służyła na linjach komunikacyjnych. Za kilka dni odbędzie się jeszcze próba szybkości nad ziemią, o której nie omieszkam napisać do „Lotnika".

Ci, których syberyjskie mrozy nie przestraszyły.

Termometr wykazuje dwadzieścia, dwadzieścia pięć, dwadzieścia osiem stopni poniżej zera. Trzydzieści! Na ulicach nieliczni przechodnie, ci tylko, którzy wyjść z domu muszą, przemykają się spiesznie pod murami, nieswoi jacyś, oniemiali.

Tu i owdzie — przed składami węgla — rozpaczliwie długie „ogonki", przypominają jaskrawo „węglową nędzę" z przed lat dziesięciu. A tymczasem—sytuacja na kolejach przedstawia się nietylko niepocieszająco lecz nawet wręcz niepokojąco: nawet lokomotywy i zwrotnice, jakby wyczerpane służbą, zamarzły, powodując nadludzką pracę skostniałych funkcjonarjuszy kolejowych, którzy muszą wytrzymać więcej niż maszyna w myśl słów że żadne bydle nie wytrzyma tyle co człowiek".

Trzydzieści stopni niżej zera! W ogrodach i parkach, na lotnisku — wszędzie, gdzie są drzewa i zwykło gnieździć się ptactwo — nie widać ani jednego wróbla, ani jednej wrony. Skostniałe, ogłupiałe, bardziej jeszcze niż ludzie, nie rozumiejący dla czego „świat ten wyszedł z formy" — giną setkami lub kryją się po kominach, chroniąc się w ten sposób od zagłady.

A człowiekowi robi się jeszcze posępniej na duszy, może to już zawsze tak będzie?

Z oddali dolatuje dźwięk pracującego silnika — i staje się coraz wyraźniejszy. Na tle bladego, bezlitosnego nieba ukazuje się srebrnobłękitny Fokker. Zatacza duży krąg nad lotniskiem i siada. W mgnieoka otacza go grupa mechaników. Futrzane kombinezony, futrzane kominiarki robią wrażenie uczestników podbiegunowej wyprawy bodaj czy nie samego Byrda... Już z chłodnicy Fokkera leje się woda przez otwarty kranik. Zapewne, że nie jest to zbyt korzystne ochładzać tak gwałtownie masę silnika — ale co robić? Jeśli chłodnica nie zostanie natychmiast opróżniona — woda nie wyleje się wcale, gdyż zmieni się niezwłocznie w lód.

Z maszyny wyskakuje pilot Fokkera — jego pan i władca. Opowiada z ożywieniem kolegom, jak musiał lecieć na kilkuset metrach wysokości wskutek fatalnej śnieżycy, która go spotkała pod Lublinem.



Jesienią ubiegłego roku obchodziły Polskie Linje Lotnicze jubileusz 3,000,000 kilometrów. W dniu tym na warszawskiem lotnisku zgromadziła się część pilotów, których grupę uchwycił fotograf. Od lewej: pil. Ludwik Tokarczyk, pil. Mieczysław Witkowski, pilot Tadeusz Dnoszyński, pilot Kazimierz Burzyński i pilot Leonard Sattel.

Poranne dzienniki doniosły coprawda, że „z powodu szalejącej śnieżycy doWarszawy nie nadeszły pociągi następujące...".

A lotnik?? lotnik — doleciał. Doleciał, choć borykał się na swym zwinnym ptaku z szalejącą śnieżycą tak długo, dopóki jej nie przekonał, że jest silniejszy. Rozszalała jędza ciskała w twarz garściami swe lodowate „confetti" oby mu oddech zamrozić i oczy zalepić — on się jej nie dał!

Korytarzem, wybitym w głębokiej zaspie śnieżnej a wiodącym do hangaru, mechanicy prowadzą z troskliwością maszynę, by umieścić ją pod dachem. Patrzę się z uznaniem na tych dzielnych ludzi, pracujących bezustannie prawie na mrozie oraz na świeżo przybyłego pilota „Linji Lotniczych Lot", przedstawiciela w danej chwili tej plejady naszych asów komunikacyjnych którzy zdali tej zimy bezkonkurencyjny egzamin dając **80 do 90% regularności lotów** w czasie, gdy wszelka inna komunikacja bądź ustała zupełnie, bądź poważnie niedomagała.

Latać codziennie — bez względu na pogodę — być wystawionym przez parę godzin z rzędu na dotkliwy mróz i ostre wiatry, walczyć ze śnieżycami i mgłą — i przybywać punktualnie do portu przeznaczenia — tem się nie każdy lotnik pochwalić potrafi.

A przytem — jaki humor dopisuje niezmiennie naszym cywilnym asom lotniczym - na przekór zimna! Długoszewski twierdzi, że najprzykrzejszą stroną latania w mrozy jest niemożliwość poruszenia „nawet głową" bo „skoro się człowiek raz usadowi na swem miejscu to boi się zrobić najmniejszy ruch nawet, bo mu zaraz wieje". — Dnoszyński wściekły jest na mróz bo mu zamroził rzęsy na powiekach i „nie mógł się z tego powodu przypatrzeć ładnej pasażerce"....

Ten honor jest cenną stroną ich charakteru.

Trzcińska-Kosterbina.

Lotnik - Modelarz

JAN GACKOWSKI.

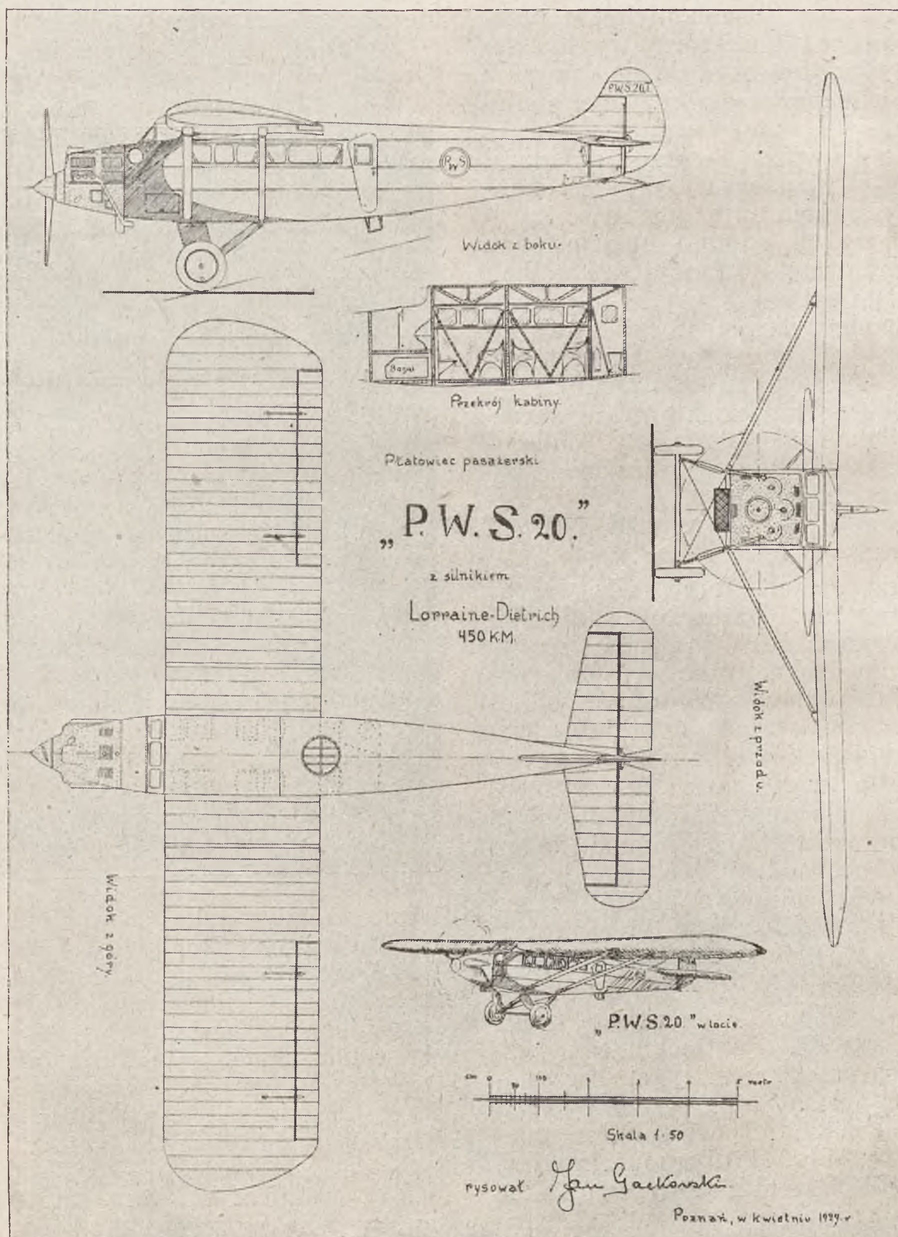
Jak wykonać model samolotu komunikacyjnego P. W. S. 20.

Jednopłat „P. W. S. 20“ konstrukcji inż. Zbysława Ciołkosza jest pierwszą maszyną komunikacyjną. Model tego płatowca jest bardzo łatwy do wykonania, a przytem nadzwyczaj efektowny. Najlepiej jest budować go w skali 1 : 30, którą uważam za najstosowniejszą dla modeli redukcyjnych.

Pierwszą czynnością będzie narysowanie rysunku modelu w takiej skali, w jakiej go budujemy. Po tej pracy uzbroiwszy się w sporą porcję cierpliwości możemy zacząć budować model, przyczem opiszę kolejno jak należy wykonać poszczególne części, które po ukończeniu zmontujemy.

Kadłub. Na klocku drzewa lipowego odpowiedniej wielkości rysujemy kształt boczny kadłuba (przenosimy rysunek zapomocą kalki), poczem wycinamy boczny zarys kadłuba i ogładzamy go papierem szklanym. W analogiczny sposób postępujemy z górnym kształtem kadłuba. Następnie wycinamy otwór na kabinie w ten sposób, że pozostaje nam tylko sufit i podłoga. W suficie wycinamy otwór, jest to „otwór bezpieczeństwa“. Po tej czynności dłutkiem wymodelowujemy przód kadłuba. Po ukończeniu tego możemy się zabrać do zbudowania kabiny. Boki kabiny robimy z dykty grubości 1 mm, w której wycinamy okna i drzwi. Drzwi należy zrobić ruchome. Płótno zastąpi nam zawiasy. Kabinę jeszcze raz czyścimy papierem szklanym i wsadzamy jeden bok. Gdy to wszystko wyschnie robimy osiem wygodnych foteli, toaletę i przylepiamy je na odpowiednich miejscach (patrz „przekrój kabiny“), oraz wlepiamy drugi bok kabiny. Kabinę pilota i mechanika wykonujemy w taki sam sposób, tylko wycinamy kabinę tak, że pozostaną nam tylko boki. Przód jest okryty osłoną alluminjową, którą zastąpimy cynfolją (od „Goplany“, „Fuksa“, „Wedla“ lub „Piaseckiego). I tak wykonany kadłub odstawiamy na bok i zabieramy się do robienia skrzydeł.

Skrzydła: Skrzydła zrobimy również z odpowiedniej deszczułki drzewa lipowego. Po nadaniu jej profilu rysujemy zaokrąglenia, które następnie wyrzynamy piłką. Po tej robocie czyścimy całość papierem szklanym (Nr. 1 i Nr. 0). Lotki wycinamy również piłką, a następnie przytwierdzamy je do skrzydła zapomocą kawałka płótna. Żeberka oznaczymy w ten sposób, że pocięte paski papieru grubości 1 i pół mm. przyklejamy na skrzydle klejem na odpowiednich miejscach (co 5 mm). W analogiczny sposób wykonujemy



stateczniki i stery. Słupki robimy z bambusu.

Jako oś użyjemy szprychę (rowerową). Koła najlepiej zamówić u tokarza. Schódki pod drzwiami kabiny wyginamy z drutu 1 mm, a rury wybuchowe z drutu grubości 3 mm.

Płozę robimy z bambusu. Chłodnicę należy zrobić następująco: odpowiedni klocek oblepiamy z przodu i z tyłu tiulem, lub siateczką metalową (od starego sitka do kawy). Śmigło wraz z stożkiem zrobić trzeba z drzewa lipowego. Należy je porządnie oczyścić papierem szklanym i dokładnie wywiercić dziurkę na oś.

Montowanie: Po tych nudnych przygotowaniach rozpoczynamy część przyjemniejszą, to jest montować model. A więc: najpierw przylepiamy skrzydła do kadłuba, które podpieramy parą słupków, potem przytwierdzamy do kadłuba stateczniki. Gdy to wszystko wyschnie, przylepiamy podwozie oraz płozę. Śmigło osadzamy na szpilce.

Malowanie: Cały model malujemy na kolor srebrny (aluminjum). Przednią część kabiny oraz podwozie i dół kadłuba malujemy ciemnym błękitem.

Na końcach skrzydeł na krawędziach statecznika pionowego i steru kierunkowego wązki pasek ciemnego błękitu. Na sterze kierunkowym napis „P. W. S. 20" również ciemny błękit. Na kadłubie w kole znak fabryczny — ciemny błękit. Pod statecznikiem poziomem trzy strzałki i napis „Tu unosić" — czerwonym. Śmigło malować na czarno.

Wykończenie: Po zupełnem wyschnięciu farby wprawiamy szyby do kabiny, które zastąpimy błoną fotograficzną. Z tego samego materjału zrobimy oszklenie pilota i mechanika. Na zakończenie jeszcze raz model lakierujemy lakiem przeźroczystym i możemy spokojnie powiedzieć, że praca nasza jest skończona. Miarą jej wykonania będzie krytyka. Ponieważ i o nią chodzi, niechże ci wszyscy modelarze, którzy model P. W. S. 20 zbudują, zechcą nadesłać do Redakcji „Lotnika" fotografje swej pracy. Najlepiej dwie fotografje: z boku i z przodu, lub o ile to sprawia trudności jedną w 3/4 z boku tak jak na str. 70 Lotnika. Fotografje muszą być wyraźne, ostre i odbite na błyszczącym papierze.

Prace te zostaną przejrzane, a najlepsza z nich nagrodzona.

A więc modelerze — do pracy! Redakcja daje Wam termin do 20 czerwca.

DZIAŁ URZĘDOWY

KOMISJI TECHNICZNEJ Z. L. P.

Liczby z prawej strony oznaczają: pierwsza — numer komunikatu, druga — numer „Lotnika", trzecia — tom.
W komunikatach oznacza się: N — północ, S — południe, E — wschód, W — zachód.

Międzynarodowe Zawody Balonów Wolnych w Poznaniu.

Zawody rozegrane będą zgodnie z reglaminami i statutami F. A. I. i Komisji Sportowej Aeroklubu R. P. dnia 15 sierpnia 1929 roku w Poznaniu.

Regulamin.

1.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej organizuje dnia 15 sierpnia 1929 w Poznaniu Międzynarodowe zawody balonów wolnych na odległość.

2.

Udział w zawodach mogą brać jedynie balony wolne klasy A, a mianowicie: kategorji 2-ej o pojemności 601 — 900 m² i kategorji 3-ej o pojemności 901 do 1200 m³.

3.

Załogę balonów stanowić muszą przy balonie kategorji 2-ej pilot, przy balonie kategorji 3-ej pilot i pasażer.

4.

Załoga musi posiadać paszport zagraniczny z wizami, prócz tego piloci posiadać muszą dyplom pilota balonów wolnych wraz z licencją na rok 1929.

5.

Na czas zawodów zostaną otwarte wszystkie granice państw prócz Litwy.

6.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej wyznacza 4 nagrody, a mianowicie:

Pierwsza nagroda 5.000 złotych
Druga nagroda 3.000 złotych
Trzecia nagroda 2.000 złotych
Czwarta nagroda 1.000 złotych.

Powyższe nagrody przyznane będą czterem pilotom, którzy w końcowej klasyfikacji uzyskają cztery pierwsze miejsca, licząc jako przestrzeń przebytą odległość w linji prostej od miejsca startu — do miejsca lądowania, bez względu na kategorję balonu. Prócz tego wszyscy uczestnicy zawodów otrzymają żetony pamiątkowe.

7.

Udział w zawodach winien być zgłoszony za pośrednictwem stowarzyszenia reprezentującego dany kraj w F. A. I. do dnia 1 lipca 1929 r. godz. 20-ej do Sekretarjatu Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej w Warszawie, posługując się w tym celu kartą zgłoszenia.

8.

Równocześnie ze zgłoszeniem udziału, należy przekazać wpisowe, które wynosi:

dla balonu 2-ej kategorji 100 złotych
Dla balonu 3-ej kategorji 150 złotych.

Wpisowe ulega zwrotowi tylko w wypadku nie dojścia zawodów do skutku.

9.

Zawody odbędą się jedynie w wypadku, gdy w terminie podanym w punkcie 7-ym wpłynie conajmniej pięć zgłoszeń.

10.

Ilość balonów zgłoszonych za pośrednictwem jednego stowarzyszenia, nie może przekraczać trzech.

11.

Zgłoszone balony winny być dostarczone do firmy C. Hartwig S. A. w Poznaniu do dnia 8-go sierpnia, gdzie będą ubezpieczone od ognia począwszy od dnia 1 sierpnia 1929 r. do dnia rozpoczęcia zawodów na koszt Aeroklubu R. P. Firma ta dostarczy również balony na teren wzlotów na koszt Aeroklubu R. P.

12.

Do każdego balonu należy przesłać rękaw i łącznik do napełniania, płachtę do napełniania i odpowiednią ilość worków dla balastu. Przekrój rury do napełniania wynosi 300 mm. Pozatem każdy współzawodnik winien przywieźć ze sobą barograf, oraz odpowiednie mapy geograficzne.

13.

Balony biorące udział w zawodach, winny być gotowe do napełnienia w przeddzień zawodów, począwszy od godziny 18-tej.

14.

Napełnienie balonów nastąpi gazem świetlnym, który będzie dostarczony uczestnikom bezpłatnie.

15.

Za rozpakowanie i przygotowanie balonu do wzlotu odpowiedzialny jest pilot, który winien osobiście kierować

temi czynnościami. Personel pomocniczy, potrzebny dla tych czynności oraz dla startu balonów, dostarczy Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej.

16.

Start nastąpi w kolejności, ustalonej przez losowanie, które uskuteczni Komisja Sportowa w obecności uczestników w przeddzień zawodów.

17.

Po wylądowaniu winien pilot natychmiast zawiadomić telegraficznie Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej o godzinie i miejscu wylądowania. Niezależnie od tego winien pilot przesłać listem poleconym pod adresem Aeroklubu R. P. wydany mu dziennik lotu. Do dziennika lotu należy dołączyć oryginalną barogramę. Uwzględnione będą przy ostatecznej klasyfikacji tylko te balony, których piloci nadeślą do dnia 1 września 1929 r. dziennik lotu.

18.

Wyniki zawodów ogłosi Komisja Sportowa A. R. P. na podstawie przedłożonych dokumentów w terminie do dnia 10 września 1929 r.

19.

Piloci i pasażerowie biorą udział w zawodach na własne ryzyko i zrzekają się wobec Aeroklubu R. P. wszelkich pretensyj do szkód i strat, mogących dla nich wyniknąć w czasie zawodów, natomiast odpowiadają za ewentualne szkody, wyrządzone przez ich balon.

20.

Każdy balon winien być zaopatrzony we flagę swojego państwa, prócz tego może posiadać flagę Stowarzyszenia, do którego należy.

21.

Raporty meteorologiczne i dziennik lotu otrzymają uczestnicy zawodów na krótko przed odlotem.

22.

Komisja Sportowa Aeroklubu R. P. zastrzega sobie prawo wydania dodatkowych zarządzeń do niniejszego regulaminu, jak również odroczenie, względnie odwołanie zawodów.

Warszawa, dnia 1 lutego 1929 r.

Komisja Sportowa A. R. P.

(—) H. Grabowski, Szef. Sekcji Bal.

(—) Inż. L. Rayski, Prezes.

(—) B. J. Kwieciński, Sekretarz Generalny A. R. P.

1.

L'Aéro-Club de la République Polonaise organise le 15 Août à Poznań des Concours Internationaux de Ballons Libres de vol de distance.

2.

Seuls les ballons libres de la classe A. peuvent participer à ces concours, notamment ceux de la 2-me catégorie 601-900 m⁴ et ceux de la 3-me catégorie 901-1200 m³.

3.

L'équipage des ballons de la 2-me catégorie comprendra obligatoirement un pilote et celui de la 3-me catégorie un pilote et un passager.

4.

L'équipage devra posseder des passeports étrangers avec visa; en outre les pilotes devront être pourvus des diplômes de pilote de ballons libres accompagnés d'une licence pour l'année 1929.

5.

Pendant la période des concours toutes les frontières des pays voisins seront ouvertes, la Lithuanie exceptée.

6.

L' Aéro-Club de la République Polonaise accorde 4 prix suivants:

1-er prix 5.000 zł
2-me prix 3.000 zł
3-me prix 2.000 zł
4-me prix 1.000 zł

Ses prix seront accordés aux quatre pilotes qui dans la classification

finale obtiendront les quatre premières places, comptant comme espace la distance parcourue dans la ligne droite du lieu de départ au lieu de l'attarrissage, sans tenir compte de la catégorie du lieu de départ au lieu de l'atterrisles praticipants recevront une médaille commémorative.

7.

La participation aux concours doit être déclarée, moyennant une carte de déclaration, par l'intemédiare de Fédération nationale représentant le pays respectif à la F. A. I. avant 1 Juillet 1929 à 20 heures au Secrétariat de l'Aéro-Club de la République Polonaise.

8.

Simultanément avec la déclaration devront être transmis les droit d'inscription qui s'éleveront à:

100 zł. pour le ballon de la 2-me catégorie

150 zł. pour le ballon de la 3-me catégorie.

Les droits d'inscription ne sont remboursés que dans le cas de l'annulation des concours.

9.

Les concours n'auront lieu que dans le cas si au moins 5 déclarations sont enregistrés dans le délai fixé au par. 7.

10.

Le nombre des ballons déclarés par l'intermédiare de la Fédération nationale ne devra pas dépasser trois ballons.

11.

Les ballons inscrits aux cocours doivent être expédiés à Maison Hartwig S. A. à Poznań avant le 8 Août où ils seront assurés contre l'incendie du 1-er Août 1929. jusqu'au jour de l'ouverture des concours aux frais de l'Aéro-Club de la R. P. Cette maison effectuera de même le transport des ballons au lieu de l'ascension aux frais de l'Aéro-Club de la République Polonaise.

12.

Il y a lieu d'envoyer avec chaque ballon un manche, unraccord et une bâche de gonflement ainsi que le nombre nécessaire des sacs a lest. Le diamètre du tuyau à gaz est de 300 mm. En outre chaque participant doit apporter avec lui un barographe ainsi que les cartes géographiques nécessaires.

13.

Les ballons prenant part aux concours doivent être prêts à être remplis la veille des concours à 18 h. au plus tard.

14.

Les ballons seront remplis avec du gaz d'éclairage qui sera livré aux participants à titre gratuit.

15.

Le pilote est responsable du déballage et de la préparation du ballon pour l'ascension. Il doit diriger personnellement ces opérations. Le personnel auxiliaire nécessaire à ces opérations ainsi qu'au départ des ballons sera fourni par L'Aéro-Club de la République Polonaise.

16.

Le départ aura lieu dans l'ordre établi par un tirage au sort qui sera fait par la Commission Sportive en présence des participants la veille des concours.

17.

Après l'atterrissage le pilote devra immédiatement envoyer un télégramme à L'Aéro-Club de la République Polonaise à l'adresse suivante: 11 rue Krakowskie Przedmieście Varsowie en précisant l'heur et le lieu de l'atterrissage. En outre le pilote devra envoyer par lettre recommandée à l'adresse de l'Aéro-Club de la République Polonaise le carnet de route qui lui a été délivre. Un barogramme originel doit y être ajouté.

A la classification définitive seuls les ballons dont les pilotes enverront jusqu'au 1 Septembre 1929. le carnet de route seront pris en considération.

18.

Les résultats des concours seront publiés par la Commission Sportive de l'Aéro-Club de la République Polonaise conformément aux documents prétés avant le 10 Septembre 1929.

19.

Les pilotes et les passagers prennent part aux concours à leurs risques et renoncent vis-à-vis de l'Aéro-Club de la République Polonaise à toute réclamation aux pertes et endommagements pouvant subvenir pendant les concours. Ils répondent toutefois pour les endommagements éventuels causés par leurs ballons.

20.

Chaque ballon devra porter le pavillon de son pays. il peut posseder de même celui de la Fédération nationale à laquelle il appartient.

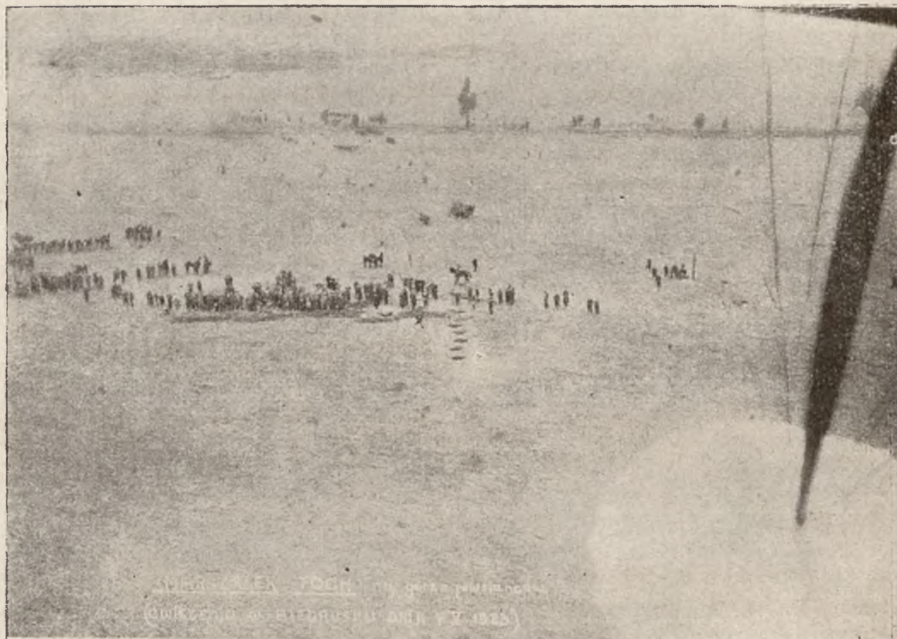
21.

Les bulletins météorologiques et le carnet de la route seront distribués aux participants avant le départ même.

22.

La Commission Sportive de l'Aéro-Club de la République Polonaise se réserve le droit d'aporter au présent règlement les modifications qui lui paraîtront nécessaires ainsi que de décider de la remise ou de l'annulation des soncours.

LOTNICTWO POLSKIE PAMIĘTA MARSZAŁKA FOCHA.



Ś. p. Marszalek Foch w czasie bytności w Polsce na ćwiczeniach w Biedrusku. Sztab kierujący ćwiczeniami (×) Marszalek Foch. Fotografja 3. pulku lotniczego wykonana przez kpt. obs. Korcza z platowca prowadzonego przez pilota Holodyńskiego.

Kalejdoskop.

Gdy na łamach „Lotnika“ występujemy z krytyką stosunków, panujących w tej czy innej dziedzinie polskiego lotnictwa, czynimy to nie w chęci poderwania autorytetu władz lotnictwa polskiego, nie z zamiarem nastrojenia społeczeństwa tak lub inaczej, lecz zawsze w intencji wywołania zdrowej krytyki panującego porządku u czynników miarodajnych.

Powinnibyśmy — chcąc być zawsze należycie zrozumiani — nad naszym „Kalejdoskopem“ umieszczać stałe motto: „To, co jest, jest prawie zupełnie dobre. Mogłoby być gorzej — ale chcemy, żeby było lepiej!“

To samo motto zastosować musimy do dzisiejszego feljetonu, w którym zmuszeni jesteśmy zająć się znów Linjami Lotniczemi Lot.

Chcemy — bo uważamy to za swój obowiązek — wytknąć jedną z usterek tej ważnej placówki, patrząc na nią w płaszczyźnie jej spóścizny poznańskiej, którą stanowią wspomnienia o spółce „Aero“.

„Lotnik“, ukazując się w Poznaniu, wgłębiając się w stosunki, panujące w L. L. Lot, najbliżej ma przed oczami swemi poznańską reprezentację tego towarzystwa. Mamy więc na naszym terenie ułatwione zadanie, gdy zamierzamy sprawdzić zgodność pomiędzy praktyką a teorją. Teorją w tej chwili pozwalamy sobie nazwać kilka ustępów artykułu p. t. „Linje Lotnicze Lot“, ogłoszonego przez pana Tomasza Turbiaka, naczelnego dyrektora L. L. Lot, w „Przeglądzie Komunikacyjnym“, Nr. 28, str. 8.

Czytamy:

„Linje Lotnicze LOT posiadają normalną organizację handlową. Podobnie, jak w innych przedsiębiorstwach transportowo - handlowych kwestja doboru, wyrobienia i prowadzenia personelu stanowi dla Linij Lotniczych zagadnienie, dla którego poświęcać należy zawsze dużo czasu i uwagi.

Przyczyną upadku pierwszych linij komunikacyjnych w Niemczech były burze i mgły, nieszczególne maszyny i brak personelu fachowego. To są szkopuły, o które wszędzie i zawsze — o ile ich się nie usunie — rozbijają się przedsiębiorstwa komunikacji powietrznej.

Personel Linij Lotniczych zarówno techniczny, jak i administracyjny i handlowy, musi być młody, sprawny, ruchliwy i fachowy, sumienny, zamiłowany w swym fachu, mający sentyment dla płatowca, gdyż tylko wtedy bezpieczeństwo ruchu może być zapewnione. Cały personel musi być pełen inicjatywy i nieobawiający się odpowiedzialności, zawsze przygotowany i mający odwagę do przyjęcia decyzji. Istotą lotnictwa jest bowiem szybkość i szybkość ta musi być przeniesiona w dziedzinę administracji i psychologji pracowników“.

Przyznajemy p. inż. Turbiakowi całkowitą słuszność, i my bowiem przykładamy duże znaczenie odpowiedniemu doborowi personelu — i to nietylko personelu latającego czy zatrudnionego w warsztatach, lecz również doborowi właściwych sił biurowych i kierowniczych.

Czyż może być lepsze potwierdzenie tego założenia, niż doświadczenie z „Aero“. Dziś przecież wszyscy już wiedzą o tem, że o powolnym skonie „Aero“ zadecydował w znacznej mierze nieudolny i niestosowny personel biurowy, że niewłaściwi ludzie na niewłaściwych miejscach poderwali zaufanie społeczeństwa, zaufanie czynników rządowych i doprowadzili frekwencję na linji Poznań-Warszawa do idealnego zera.

Podejmując zadania „Aero“ na gruncie poznańskim — winny Linje Lotnicze Lot ogromnie liczyć się z opinją publiczną, która bynajmniej nie jest ślepa.

Uważamy, że kierownicy poszczególnych reprezentacyj „Lotu“ powinni być nietylko fachowcami — handlowcami — lecz w równej mierze fachowcami w zakresie lotnictwa komunikacyjnego. Ludzi, odpowiadających tym wymaganiom, można w Polsce znaleźć, tembardziej, że szereg pierwszorzędnych sił fachowych szuka zarobku i pracy zagranicą.

W lotnictwie komunikacyjnym niema miejsca na synekury i nie powinno być miejsca na t. zw. „dobre plecy“. Lotnictwo komunikacyjne — jak zresztą każde lotnictwo - nie jest ani trochę instytucją fotelową, instytucją, którą stać na to, by protegowanym i podupadłym majątkowo ludziom dawać przytulisko, nakładając na nich dwa tylko obowiązki: dobrego wychowania i podpisywania popierów biurowych.

Specjalnie w Poznaniu mają L. L. Lot ciężkie i odpowiedzialne zadanie przed sobą — wykorzenienie w społeczeństwie tej opinji, którą urobiło sobie „Aero“. Dlatego uważamy za nasz obowiązek przestrzec jak najżyczliwiej L. L. Lot przed kontynuowaniem niefachowców na swoich placówkach.

*

W odpowiedzi p. „Autorowi — obojętnemu“: W liście swoim postawił Pan naszemu „Kalejdoskopowi“ zarzut, że narzekamy na nikłą frekwencję na linji Poznań-Warszawa, a nie bierzemy rzekomo pod uwagę, że przyczyną tego jest wygórowana cena biletu i niewygodny rozkład lotów. Otóż zgadzamy się z tem, że nie wszyscy mogą płacić 65 zł za przelot, jednakże ze zniżek korzystają nietylko urzędnicy i wojskowi, lecz w pewnej mierze wszyscy członkowie L. O. P. P. Pozatem bardzo wiele osób może zapłacić pełny bilet, czego dowodem ożywiony ruch na linji przez pierwsze miesiące funkcjonowania „Aero“. Naszem zdaniem jedynie i tylko fatalna opinja, jaką cieszyły się stare Farmany i późniejsza gospodarka „Aero“, są przyczyną obecnej frekwencji. Co się tyczy rozkładu — to, proszę pana — niestety — zależy on od warunków atmosferycznych i długości dnia.

Jeszcze jeden pierwszy lot,

Już to najmniejszej nie ulega wątpliwości, że od chwili, gdy przyszło na świat lotnictwo — największym jego przyjacielem, lecz zarazem i największym wrogiem — jest brać literacko-dziennikarska.

Przyjacielem — bo któż tak, jak wojownicy pióra, kochać może i kochać potrafi poezję lotu?! — Wrogiem — bo któż mniej, niż oni — wyznaje się na wszelakiej technice i matematyce!

Ale to jeszcze pół biedy: poeta, literat i dziennikarz wyrządzać umie lotnictwu niejedną krzywdę, przysparza niemało kłopotów... przez nadmiar zachwytów. Tak się już bowiem utarło, że gdy taki piszący powsinoga dosiądzie po raz pierwszy podniebnego rumaka — koniecznie wrażenia swoje utrwalić musi na piśmie, a co gorsza — drukiem! Nieraz już biedne lotnictwo gorzko z tej racji szlochało — widząc, jak górnolotne poetyckie kłamstwa sypią się z literackiego rękawa.

Dziś każdy, kto litery odróżnia i, palcem po nich prowadząc, sylabizuje — czytał już niewątpliwie dziesiątki takich „pierwszych lotów" i „chrztów powietrznych"! Ileż w tych długich opisach romantyzmu, ileż sielankowości, błękitu, słońca, obłoków, kluczów żurawich i huku silników! I jakaż zabójcza obfitość straszliwych komunałów, banalności i banialuków!

Twoja to wina, legjonie domorosłych entuzjastów lotnictwa, że i ja — pseudo-poeta — opisuję dziś jeszcze jeden pierwszy lot — mój własny lot! A wy, czytelnicy, wybaczcie mi, że opiewając bujanie w przestworzach, nie będę bujał was! Niestety! — to, co dziś wyczytacie — jest tylko wierną fotografją krótkiego, dwugodzinnego pobytu w kabinie pasażerskiego płatowca.

* * *

Ranek... tak! ranek istotnie był piękny. Zasługa to lipca. Chmurki na niebie ani na lekarstwo. Tylko pogodny błękit, zarzucony z Poznania aż nad Warszawę, a może jeszcze dalej. Słońce o godzinie pół do dziewiątej zapowiada upalne południe.

Lotnisko: hangar — czteroosobowy Farman na starcie — krzątający się zasmolony mechanik — przechadzający się wolno kierownik ruchu. — Na jakiejś pace pod hangarem pilot w kombinesonie pali papierosa. — Przed płatowcem stoją trzy osoby: dwóch panów i młoda, szczupła kobieta. Pasażerowie! — Podchodzę do nich: przed emocją podróży powietrznej współtowarzysze lotu mimowoli przedstawiają się nawzajem, szczególnie wówczas, gdy całe towarzystwo składa się z nowicjuszów powietrza!

A tak się właśnie rzecz miała: nie tylko ja z niecierpliwością oczekiwałam tej przełomowej w życiu śmiertelnika chwili, jaką jest moment oderwania się od ziemi — ale w podobnej sytuacji znajdowali się moi nowi znajomi: jakiś szary pan w nieokreślonym wieku o mądrym wyrazie wąskich oczu za szkłami rogowych okularów — i młode małżeństwo, udające się w podróż poślubną do Warszawy, — on, szczęśliwy małżonek w nowym sportowym garniturze, gotowy popełnić przy jej boku każde szaleństwo (nawet podróż powietrzną!) i ona — roześmiana, podekscytowana, z wielkim bukietem czerwonych maków, brawurująca na twardym gruncie lotniska, niczem Orliński podczas lotu w tajfunie...

Wsiadamy. Mała kabina o dwóch skórzanych kanapkach na vis à vis. Z boku podłużne okienka. Zamykają nas na klucz — jesteśmy uwięzieni w drewnianem pudełku o niskim suficie. Młoda, trzpiotliwa i ani na chwilę nie milknąca pani i ja zajmujemy miejsca twarzą do lotu; naprzeciw swej połowicy pan młody — a obok szary, niewyraźny pan. On jeden tylko ma wygląd businessmana, wykorzystującego w należyty sposób słono opłacony bilet. Ja — oczywiście — lecę gratis i franco, bo poćóż u licha istnieją dziennikarskie bilety?!

Panna młoda (o ile tak nazwać można niewiastę na drugi dzień po ślubie) odzywa się do mnie:

— No, nareszcie! Spełni się za chwilę moje ciche marzenie... Czy pan jadł śniadanie? O, to niedobrze! Przed lotem nie powinno się jeść nic a nic. Ja zastosowałem się do rady ludzi, którzy już nieraz latali — i to zagranicą!

Nie słucham dalszych jej przestróg i rad „fachowych" — i oglądam się przez okienko za siebie. Kilku mężczyzn, silnych i słońcem spalonych, chwyta za dolne skrzydło płatowca, zatacza niem półkole i — podczas gdy silnik już na dobre terkoce — popychają nas po runi lotniska. Lekko podskakując — toczymy się po ziemi. Oddala się zwolna hangar. I oto nagle — zupełnie niepostrzeżenie — zerwaliśmy więzy, łączące nas z ziemią. Stało się! Z każdą chwilą ziemia coraz bardziej zapada się wdół, coraz więcej rozpłaszcza, coraz dalej przesuwa się granica horyzontu.

W kabinie współtowarzysze moi poprawiają się w niskich siedzeniach, jakgdyby chcieli przyjąć pozę, najdogodniejszą na dwugodzinne, nieruchome niemal spędzenie czasu. Szary pan utkwił swe okulary w oknie, jak zahypnotyzowany, nie zdradzając zresztą specjalnego wrażenia na swem nijakiem obliczu; — zdecydowany flegmatyk i mruk. Małżonkowie zamieniają miłosne spojrzenia, lecz, przypomniawszy sobie o mojem istnieniu, nagle dzielą się sutym zapasem pism ilustrowanych i usiłują pogrążyć się obojętnie w lekturze.

W kabinie pasmo słonecznego światła czerwieni bukiet maków nad głową mej sąsiadki — a za oknem cofa się szybko wtył i ucieka wielka, żywa mapa Poznania, ustępując miejsca olbrzymiej zielono-żółtej płaszczyźnie zmieniających się kolejno powiatów, poprzecinanych linjami szos, rzek i torów kolejowych. Od czasu do czasu przebiega w dole jakiś dwór czy pałac, wyglądający barwnym dachem z zieleni ogrodu.

Wolno — wolno posuwają się tam w dole maleńkie punkciki: samochody, a wozy i ludzie idący uciekają przed mojem spojrzeniem wraz z drogą, jakby do niej przyrośli.

Zdawało się, że zaledwie chwilę jesteśmy w powietrzu — gdy już pod krużgankiem skrzydeł płatowca wyrastają domy Wrześni. Miasto zakręciło się, zatoczyło koło — i znikło.

I oto nagle — serce podbiega mi aż do gardła. Uczucie już minęło — pozostało tylko niespodziewane bicie serca. Co to było? Czyśmy zjeżdżali windą? Nie, to tylko „dół powietrzny". Od tej chwili staram się nie być takim nowym „dołem" zaskoczony, — usadawiam się mniej bezwładnie i biorę swoje nerwy, jak to się mówi „w garść". Oglądam się na mą nadobną sąsiadkę.

Cóż to? Rumieńce znikły z twarzyczki, która przybrała mało zachęcający kolor kredy. Przyciska do karminowych warg chusteczkę, a na kolankach swej żony jej mąż rozściela piękne pisma ilustrowane!

Przyglądam się z zaciekawieniem — ale ciekawość moja zostaje ukarana..., widokiem zgoła niepoetyckim. O, piękna pani! I nacóż ci się zdały fachowe rady twych znajomych! Gdzież znika twa brawura!

Mąż jest wyraźnie zakłopotany — zapewne jednak mniej od swej żonki. Najgorzej wszakże z tą chusteczką — takie to małe i koronkowe!

Małżonek rozsuwa okno — pęd świeżego powietrza chłodzi nasze czoła. Chusteczka, mimo swego poświęcenia, spada w przepaść powietrzną..

Lecimy bezlitośnie dalej! — Szary pan z coraz większą uporczywością i rezygnacją wpatruje się w szybę. Idę za jego przykładem.

Mijają minuty — kwadranse. Piękny słoneczny świat roztacza pod nami wciąż nowe czary. Jak w kalejdoskopie — coraz to inaczej układają się pod nami szachownice pól...

Poezja lotu nie udziela się poślubnej parze. Blady, zgnębiony mąż prawdziwie po męsku panuje nad sobą. Lewą dłonią wytrwale podtrzymuje czoło swej wybranki losu, z wprawą sanitarjusza z okrętu transoceanicznego... A prawą ręką konwencjonalnie skrapia duszną atmosferę kabiny wodą kolońską.

Stanowczo — najlepiej jest oczu od szyby nie odrywać: natura ludzka nazbyt jest skłonną do naśladownictwa!

I znów mijają minuty i kwadranse... I znów po raz trzeci... i piąty... i siódmy zjeżdżamy niespodziewanie windą z czwartego piętra na parter — z szybkością stu kilometrów na godzinę!

A tymczasem w kabinie smutną śmiercią konają... ślubne maki. Nielitościwy małżonek, pozbywszy się wody kolońskiej, rwie pełną garścią czerwone wielkie płatki kwiatów i... jak na uczcie rzymskiej... rzuca je hojnie do stóp swojej pani, na malutką podłogę kabiny.

O, szary, niewyraźny businessmanie z vis à vis — patrzmy, patrzmy niestrudzenie przez okna płatowca na szeroki, piękny — zdrowy i rumiany świat!!! Zaciśnijmy zęby — i zachwycajmy się lipcową pogodą! Zapomnijmy o ludziach, nawet nam najbliższych!

...I oto Warszawa. Toczymy się znów po lotnisku. Stajemy. Biegną ku nam ludzie. Jak szybko minął ten pierwszy cudowny lot, jak szybko — dla mnie!

Otwarto drzwi od kabiny — wyskakuję z niej w pośpiechu. Za mną towarzysz z naprzeciwka. Oglądamy się raz jeszcze za siebie — na ten płatowiec, w którym przeżyliśmy prawdziwy chrzest powietrzny.

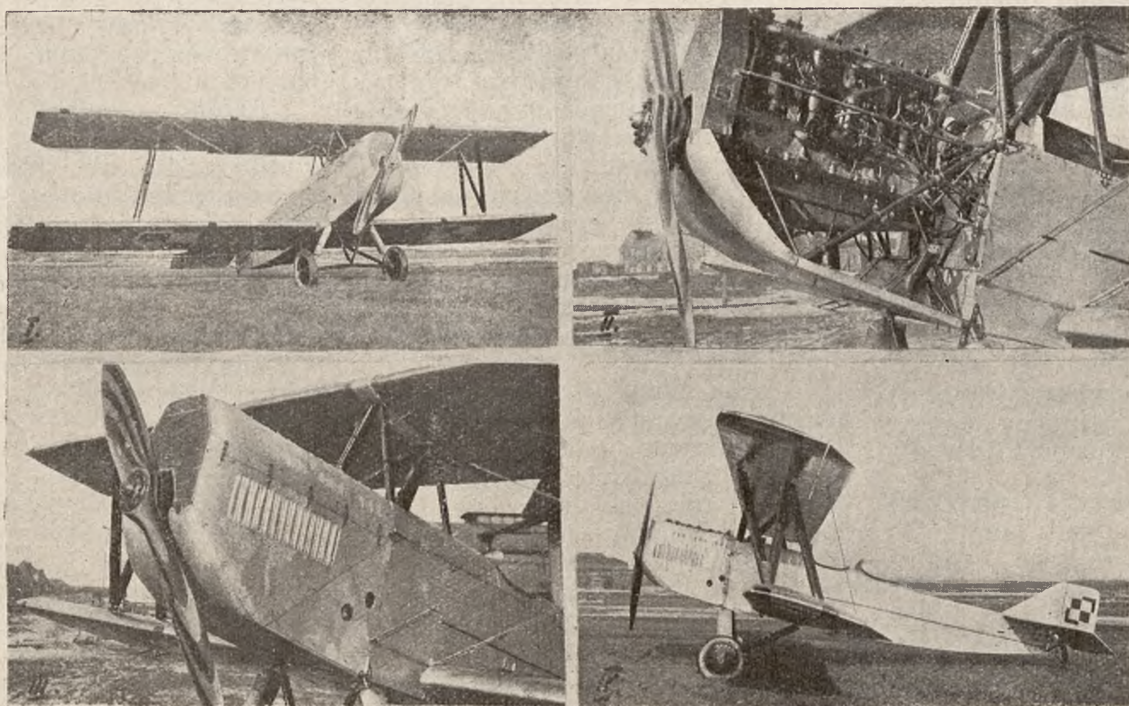
Oparłszy się o ramię męża, podtrzymywana przez kierownika lotniska, wolno, krok za krokiem — wychodzi z Farmana entuzjastka lotnictwa, nadobna moja sąsiadka.

Spełniło się jej ciche marzenie o rozkoszy podniebnego lotu!

O, jakżeż barwnie opowie o nim swoim warszawskim znajomym! Uczyni to — niczem dziennikarze, opisujący w podniosłych słowach poezję pierwszej podróży powietrznej.

Stanisław Michał Grabowski.

Samolot Bartel M 5 b z silnikiem „Spa“,



I. Płatowiec Bartel M5b z silnikiem „Spa“ 200 MK na lotnisku przed fabryką „Samolot“. II. silnik płatowca po odsłonięciu zasłon. Zwracamy uwagę łatwość dostępu dla mechanika. III. Widok zespołu śmigło-silnikowego z blizka. IV Płatowiec z boku.

List posłany pocztą lotniczą kosztuje tylko podwójnie, doręczony zostaje w paru godz.

Do Prasy Codziennej.

Konieczne jest, by prasa codzienna raz wreszcie nauczyła się mówić polskim językiem lotniczym, a nie chińskim.

Mamy zupełnie nowy przykład opisu lądowania przymusowego, który zaopatrzony w nieprawdziwe komentarze, źródła których szukać należy wśród niezadowolonych z przejęcia linji komunikacji przez Państwo i samorządy, szkodzi ogromnie rozwojowi lotnictwa w Polsce.

Oto jeden z przykładów:

Kurjer Poznański z 5. 4. 1929 r.

Ładny samolot pasażerski.

Katowice, 5. 4. (Tel. wł.). Samolot, zdążający z Krakowa do Katowic, **spadł** wskutek zepsucia się mechanizmu pod Pszczyną. Pilot i pasażerka wyszli z wypadku cało.

Gdy po naprawieniu aparatu samolot wzniósł się na wysokość 10 metrów **spadł** po raz drugi i tym razem pilot i pasażerka nie odnieśli poważniejszych obrażeń. Okazało się przy bliższem zbadaniu aparatu, że samolot latał już od sześciu lat, a **mechanizm był zupełnie zużyty.**

* *

Najpierw płatowiec nie **spadł**, tylko **wylądował**, a to jest bardzo duża różnica. Po drugie silnik który w tym wypadku zawiódł, jest już od dłuższego czasu w służbie ale po remoncie, czyli zdatny **nadal i doskonale** do użytku. Silnik lotniczy może nie tylko dwa, lecz i więcej razy zawieść i zmusić pilota do lądowania, co nie jest katastrofą. **Zużycia płatowców** pilnuje Ministerstwo Komunikacji przez **Biuro Veritas** aż nadto **surowo**, a niepowołana krytyka fachowca od **spadania** nie powinna mieć miejsca.

Podobnie **„fachowy“** artykuł ukazał się w Warszawie w „Ekspresie Porannym“.

Pytamy: poco podstawiać łapę młodemu lotnictwu, dla dogodzenia żydowsko-niemieckim apetytom.

Niech nas proszę objaśni „Kurjer Poznański“.

Lotnictwo prasie dziękuje! —



POLSKA.

Rekord szybkości lotu na linji Katowice-Wiedeń. W dniu 28 lutego b. r. samolot komunikacyjny L. L. Lot przebył drogę z Katowic do Wiednia w ciągu 80 minut. Biorąc pod uwagę, iż trasa powietrzna między wymienionemi miastami wynosi 344 km zauważymy, iż samolot leciał z przeciętną szybkością 258 km na godzinę.

Porównując samolot z koleją stwierdzamy, iż samolot był szybszy od najszybszego pociągu ekspresowego 8-o krotnie od pociągu osobowego, zaś przeszło 10-ciokrotnie. Podczas bowiem gdy podróż z Katowic do Wiednia samolotem trwała 1 godzinę i 20 minut, to pociągiem pośpiesznym trwa 10 godzin i 10 minut, pociągiem zaś osobowym aż 13 godzin i 38 min.

O sprawności polskiego lotnictwa komunikacyjnego świadczy dobitnie fakt, iż w dniu osiągnięcia rekordu, to jest dnia 28 lutego b. r., z portu lotniczego w Wiedniu, z powodu złych warunków atmosferycznych nie kursowały żadne samoloty komunikacyjne, a więc ani austrjackiego Tow. „Austroflug“, ani też włoskiego „Transadriatica“ do Wenecji, ani francuskiego „Cidna“ do Pragi, ani wreszcie niemieckiego „Lufthanza“ do Monachjum.

Polski samolot prowadzony przez polskiego pilota był jedynym, który w danym dniu normalnie z Wiednia wystartował, przebywając drogę do Katowic ściśle w czasie przewidzianym rozkładem lotów.

Fakt ten zasługuje na specjalne podkreślenie również z tego względu, że w obecnej ostrej zimie polskie szlaki znacznie trudniejsze są w obsłudze niż drogi powietrzne zachodniej i południowej Europy.

Jubileusz pilotów komunikacyjnych. W dniu 16 lutego b. r. pilot L. L. Lot p. Zygmunt Barciszewski ukończył swój 250.000 km, które przebył w przestrzeniach, prowadząc samoloty na polskich szlakach powietrznych. W dn. 8 lutego b. r. podobny jubileusz obchodził pilot L. L. Lot p. Tadeusz Karpiński z tą różnicą, iż przebył on drogę o 100000 km dłuższą to jest aż 350.000 km.

Z Białej Podlaskiej. W drugim locie płatowca komunikacyjnego P. W. S. 20, przy tym samym balaście co przy locie próbnym, znajdowali się w kabinie dyrektor PWS inż. Czerwiński, dyrektor techniczny inż. Pęczalski i konstruktor PWS 20 inż. Ciołkosz.

Wreszcie w trzecim locie brali udział p. dyr. Konopka, dyrektor handlowy L. L. Lot, por. inż. Szumiel, Oficer Nadzoru Technicznego przy PWS, oraz p. St. Rosenwerth, Prezes Zarządu Podlaskiej Wytwórni Samolotów.

Wszyscy pasażerowie podnosili świetne zachowanie się maszyny w powietrzu, zupełny brak drgań i zgłuszenie odgłosu silnika tak znaczne, że kabinie można swobodnie rozmawiać.

Na Zjeździe Aeroklubów Akademickich we Lwowie w dniach 2—3 marca 1929 r. został wybrany nowy Zarząd Główny Związku Polskich Aeroklubów Akademickich na rok 1929-30 w następującym składzie: red. Jerzy Osiński prezes; Tadeusz Gryżewski sekretarz; Konrad Jagoszewski skarbnik i pp. kpt. T. Halewski, Kazimierz Hałaburga, Henryk Hoyer, mjr. B. Wojtarowicz członkowie.

Bal maskowy Ligi Obrony Powietrznej Państwa w Kat. Załężu. Dnia 19-go stycznia 1929 odbył się Katowicach Załężu, bal maskowy na sali p. Spyry. W gronie członków i zaproszonych gości, bawiono się wesoło i ochoczo do białego rana. Większość uczestników zjawiła się w pięknych a pomysłowych kostjumach wśród których wyróżniały się stroje narodowe. Trzy najpiękniejsze

kostjumy otrzymały premje a mianowicie:

Strój śląski pierwszą,
Markiza drugą,
Tancerki, trzecią.

Miejscowe nauczycielstwo wzięło liczny udział, wraz z panem inspektorem Baronem na czele.

Wesoły ów wieczór urozmaicono licytacją stolika, daru p. Fesera, fabrykanta mebli z Załęża, który zlicytowano za 72 złote i 50 groszy.

Czysty dochód z owego balu wynosi 470 złotych i 15 groszy w tem 227 złotych i 50 groszy z dobrowolnych składek zebranych dzięki zapobiegliwości p. Kuca, członka zarządu.

Koło LOPP w Katowicach-Dębie urządziło wielki bal maskowy, który cieszył się wielkiem powodzeniem. Bal ten bowiem ściągnął liczne zastępy inteligencji katowickiej oraz innych amatorów. Pomysłowe i ozdobne kostjumy wywarły na zebranych gości emocyjne wrażenie. To też z wielkiem powodzeniem bawiono się ochoczo aż do białego rana.

Ponadto Koło te urządziło w roku 1928 dwie zabawy taneczne i jedną Noc Wenecjańską, które cieszyły się bardzo liczną frekwencją. Oprócz tego urządzono w tym samym roku cztery odczyty o lotnictwie. Odczyty te wygłosili: p. kapitan Orliński, jeden oficer z Krakowa, prelegent Kom. Woj. p. Bytomski oraz prezes Koła Miejscowego p. Nadinżynier Kiszka.

Koło to liczy obecnie 230 członków, dochodu odstawiło do Komitetu Wojewódzkiego w roku 1928 — 1.632 zł.

Komunikat. Powszechna Wystawa Krajowa 1929 roku w Poznaniu wydaje odznaki pamiątkowe, których wzór wykonał profesor Państwowej Szkoły Sztuki Zdobniczej w Poznaniu p, Wroniecki, w dwóch wykonaniach, a mianowicie:

a) oznaki czworokątne, tło amarantow złote (emalja);
b) oznaki okrągłe, tło amarantowo-białe (emalja) z orłem białym.

Cena oznaki wynosi 1 złoty za sztukę.

Oznaki mogą być już obecnie dostarczone.

Z polecenia Powszechnej Wystawy Krajowej przyjmuje zamówienia i uskutecznia wysyłkę **Towarzystwo Pomocy Inwalidom Wojennym i Weteranom z 1863 r. na Województwo Poznańskie w Poznaniu, ul. Fredry 7.**

Z działalności Komitetu Powiatowego LOPP w Pszczynie w roku 1928. Komitet, który zaledwo od 3 lat (bowiem założony w dniu 31 marca 1926) rozpoczął swoją działalność wśród olbrzymiej ilości przeszkód, dziś poszczycić się może wynikiem swej pracy.

Rok 1928 bowiem wykazał, że żmudna i trudna praca Zarządu tamtejszego byłego starosty pszczyńskiego p. Dr. Zaleskiego a szczególnie bardzo ruchliwego i energicznego sekretarza Kom. Pow. p. dyrektora biur Wydz. Pow. Zmija, który równocześnie pełni obowiązki skarbnika nie poszła nadaremnie.

Również wypada zauważyć, że obecny prezes Kom. Pow. p. starosta Dr. Jarosz, aczkolwiek krótko dopiero pełni tę funkcję, okazał duże zainteresowanie dla spraw LOPP wobec czego jest nadzieja, że Komitet ten w roku bieżącym zrobi dalsze postępy.

Lecz przyjrzyjmy się teraz pracy w roku 1928.

Otóż sprawozdanie roczne tegoż Komitetu wykazuje co następuje:

Komitet Powiatowy LOPP w Pszczynie liczył w dniu 31 grudnia 1928

5 członków dożywotnich, 90 członków założycieli i 663 członków, rzeczywistych, razem 758.

Szereg Kół odbyło w ciągu roku szereg zebrań, których ilość atoli trudno ustalić.

W dziedzinie propagandy urządzono szereg odczytów które wygłosił prelegent Kom. Woj. p. Bytomski oraz oficerowie lotnicy.

Koncertów i wieczorów pieśni urządzono 8 ponadto szereg zabaw i innych imprez, które cieszyły się dużem powodzeniem.

W czasie „Tygodnia Lotniczego“ bawił w Pszczynie samolot propagandowy Kom. Wojew. który dokonał szereg lotów propagandowych.

W czasie „Dnia i Tygodnia Lotniczego“ urządzono w wszystkich 97 gminach powiatu pszczyńskiego zbiórki uliczne, które przysporzyły Kom. Pow. znacznie fundusze.

Stan kasowy przedstawia się następująco:

1. z przeniesienia z r. 1927	510,65 zł
2. dochód w roku 1928	11.948,27 zł
Razem	12.458,92 zł

Dochód ten składa się z następujących pozycyj:

1. Subwencje	126,36 zł
2. Składki	3.303,23 zł
3. Dary	38,33 zł
4. Dochód z propagandy	8.402,75 z5
Razem:	11.874,67 zł



Najmłodszy pasażer polskich linji komunikacji powietrznej, który odbył podróż ze Lwowa, przez Kraków do Wiednia. Ilustracja z Krakowskiego lotniska. Siedzi na skrzydle pilot Witkowski, na drabince pilot Jerzy Mitz, na tle kadłuba majster Marczak.

W wszystkich Kołach, z wyjątkiem nieczynnych odbyły się regularnie rewizje kasowe oraz zebrania członkowskie.

Również w powiecie pszczyńskim powstały w roku ubiegłym nowe Koła Miejscowe, których liczba atoli dotychczas nie została ustaloną.

Z dochodu powyższego potrącono już rozchody składające się z następujących wydatków:

1. Na administrację	480,— zł
2. Na propagandę	104,25 zł
Razem:	584,25 zł

Pod koniec wypada zauważyć, że Komitet Powiatowy w Pszczynie aczkol-

wiek, jest to powiat nawskroś rolniczy a zaś jednanie członków wśród rolników napotyka na wielkie trudności, zdołał pozyskać aż 119 nowych członków, czem wykazał dobitnie, że kroczy stale naprzód.

W dalszej pracy twórczej „Szczęść Boże".

Jak pracował Komitet Powiatowy LOPP w Bielsku wroku 1928? Ruchliwa działalność powyższego Komitetu wydała w roku 1928 obfity plon, z którym warto się zapoznać.

Ilustruje go najlepiej sprawozdanie administracyjne i kasowe za rok 1928, które zawiera następujące ciekawe dane:

Zarząd tego Komitetu składa się z pp. Starosty Dr. Józefa Dudy jako prezesa, Adamieckiego jako skarbnika i Dr. Burdy jako sekretarza.

Założenie tego Komitetu sięga daty 24 września 1927 roku.

Liczba Kół wynosi 22, zaś liczba członków przedstawia się następująco:

Założycieli 19, rzeczywistych 937, razem 992.

Komitet Powiatowy odbył w roku sprawozdawczym zwyczajne walne zebranie oraz kilka zebrań miesięcznych. Ponadto urządził 6 odczytów, ogłosił szereg artykułów w prasie śląskiej, urządził w czasie „Dnia i Tygodnia Lotniczego", kwesty uliczne oraz różnego rodzaju imprezy.

O powodzeniu tychże świadczą dobitnie dochody osiągnięte, które wykazuje poniższe sprawozdanie kasowe za rok rachunkowy 1928.

Otóż przedstawia się ono następująco:

1. Ogólny dochód wynosi	11 036,47 zł
2. Rozchód ogólny wynosi	9.032,14 zł
	2.004,33 zł

Dochód składa się z następujących pozycyj:

1. Odsetki	84,97 zł
2. Saldo z roku ubiegłego	1.248,54 zł
3. Wpisowe	166,00 zł
4. Składki członkowskie	3.696,70 zł
5. Dary	806,72 zł
6. Dochody z Dnia Lotniczego	1.783,15 zł
7. Dochody Tyg. Lotniczego	3.250,39 zł
Razem:	11.036,47 zł

a zaś rozchód przedstawia się następująco:

1. Wydatki administracyjne	120,60 zł
2. Przekazano do Kom. Woj.	3.783,15 zł
3. Na budowę lotniska w Bielsku-Białej	3.250,39 zł
4. Subwencje wzgl. zapomogi	334,60 zł
5. Fundusz rezerwowy	500,00 zł
6. Rozchody nieprzewidziane	1.043,40 zł
Razem:	9.032,14 zł
Pozostaje przeto na rok bieżący gotówka	2.004,33 zł
Razem:	11.036,47 zł

Tak wspaniały dochód świadczy wymownie o intensywnej i umiejętnej pracy Komitetu, któremu należy się przeto szczere uznanie i podziękowanie za jego trudy.

W końcu wypada zauważyć, że Komitet ten z uwagi na budowę po stronie czeskiej portu lotniczego w Morawskiej Ostrowie, postanowił przy poparciu władz przystąpić do budowy takiego samego portu w Bielsku-Białej, do stworzenia którego przyczynił się choć z skromną sumą zebranych ofiar w czasie „Tygodnia Lotniczego" w kwocie 3.250,39 zł.

Dotychczasowe poważne wyniki pracy, niech będą zachętą do dalszej wzmożonej pracy, w czem „Szczęść Boże".

Z lotnictwa komunikacyjnego. Wobec pojawiających się w prasie notatek o uruchomieniu z dniem 1 kwietnia r. b. nowych połączeń lotniczych między Katowicami — Łodzią - Poznaniem-Gdańskiem, Zarząd Linji Lotniczych „Lot" komunikuje, iż wiadomości te nie są zupełnie ścisłe.

Termin uruchomienia linji:

1. Katowice - Łódź z połączeniem do Warszawy i Poznania;
2. Katowice — Poznań — Bydgoszcz-Gdańsk, które mają być otwarte w roku bieżącym, dotychczas ze względów technicznych nie został jeszcze ustalony.

Komunikacja powietrzna w lutym. Drugi miesiąc działalności państwowo-samorządowego Towarzystwa komunikacji powietrznej „Linje Lotnicze Lot" dowodzi, iż Towarzystwo to rozwija się bardzo pomyślnie.

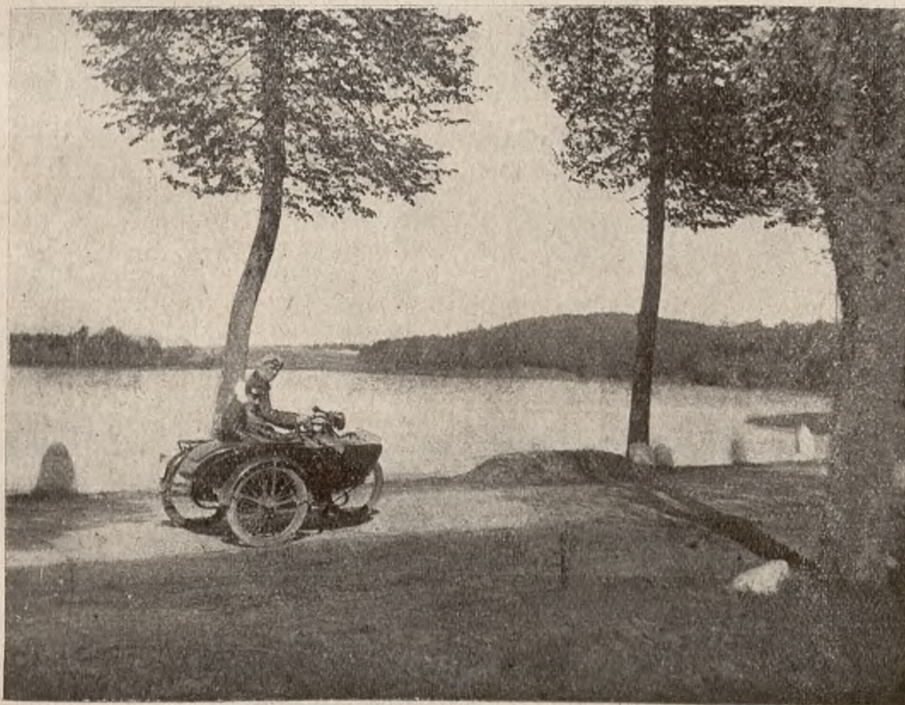
W lutym r. b. samoloty Linji Lotniczych Lot w 331 lotach, dokonanych na przestrzeni 65.636 klm, przewiozły 508 pasażerów, 12.869 kg towarów oraz 1802 kg poczty.

W porównaniu z miesiącem styczniem przy równej ilości dokonanych podróży w obu miesiącach (po 331) frekwencja pasażerska wzrosła z 176-ciu pasażerów na 508, ruch towarowy z 9-ciu ton na 12.8, ruch pocztowy z 989 kg na 1802.

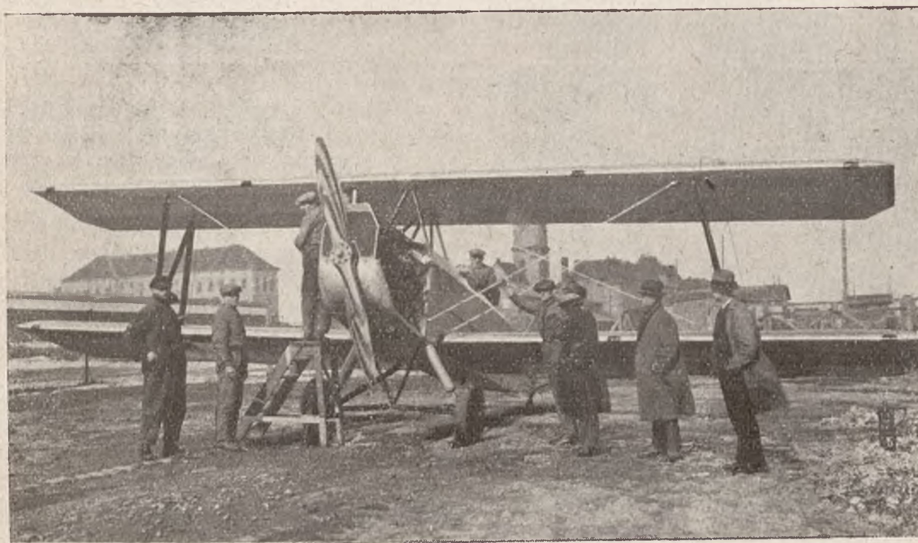
Poważny ten wzrost frekwencji dowodzi, iż publiczność przyzwyczaja się coraz bardziej do samolotu i coraz chętniej z niego korzysta.

W roku bieżącym samoloty kursują między Warszawą, Poznaniem, Katowicami, Krakowem, Lwowem, Gdańskiem, Brnem i Wiedniem normalnie, to znaczy przelatują poszczególne przestrzenie w ciągu 2—3 godzin.

Aeroklub w Białej Podlaskiej. Donoszą nam z Białej Podlaskie, że tworzy się tam Aeroklub P. W. S. mający na



W niedziele, które są dniem odpoczynku pilotów, urządzają oni chętnie wycieczki. Fotograf uchwycił moment z wycieczki dwóch pilotów do Kartuz. W motocyklu piloci: Witkowski i Płonczyński.



Płatowiec Bartel M 5b z silnikiem „Spa" 200 MK. Przed płatowcem stoją od prawej: Inż. Nowakowski, twórca inż. pil. Bartel i sierż. Maleszka z kontroli wojskowej.

celu czynne propagowanie lotnictwa przez szkolenie swych członków na pilotów sportowych, mając przytem na względzie ewentualne wykorzystanie ich dla celów obrony Państwa. Będzie to w Polsce pierwszy Aeroklub fabryczny.

Płatowiec BM5 — silnik SPA 200 MK. W dniu 15 b. m. ukończony został i w locie wypróbowany płatowiec BM5b zaopatrzony w silnik włoskiej konstrukcji S. P. A. 200 MK. Próby w locie wykazały dobre wyrównoważenie płatowca i beznaganne funkcjonowanie silnika. Pilot fabryczny p. E. Hołodyński zabierając ze sobą za pasażera werkmistrza oddziału metalowego i montażowego studjum p. Szneidra, dokonał brawurowego lotu próbnego. Start amerykański, potem szereg ewolucji akrobatycznych jak loopingi, renversement, retournement, ostre wiraże, epingle oraz ślizganie na skrzydło dowodzą pewności ręki wytrawnego pilota i jego zaufania do nowego typu płatowca. Pod względem konstrukcyjnym typ płatowca BM5b (silnik SPA) różni się od typu BM5a (silnik A-Daimler) innym tylko zespołem śmigło-silnikowym. Łoże silnikowe jest z rur spawanych samorodnie w konstrukcji analogiczne do łoża silnika A-Daimler. Chłodnica w typie BM5b jest czołowa w odróżnieniu od chłodnicy podkadłubowej w typie BM5a (A-Daimler). Na łożu silnikowem jest zamontowany odpowiedniej wielkości zbiornik oliwny, którego spód wystający poza dolne osłony stanowi chłodnicę oliwy. Osłony silnika o linjach estetycznych są proste w wykonaniu i posiadają racjonalny podział na części. Dostęp do silnika jest szybki i praktyczny.

Płatowiec typu BM5 uległ w ostatnich czasach pewnym drobnym wewnętrznym udoskonaleniom. Zarówno typ BM5 jak BM4 zostały zaopatrzone w amortyzację oleo-pneumatyczną syst. Vickers w podwoziu.

Próby dały dobre rezultaty i na przyszłość wszystkie płatowce BM4 i BM5 będą zaopatrzone w tę amortyzację.

Również zasilanie silnika benzyną uległo zmianie. Zamiast dawnego zasilania pod ciśnieniem powietrza w zbiorniku obecnie zastosowane zostały zbiorniki opadowe. W górnych skrzydłach umieszczone zostały dwa zbiorniki opadowe ogólnej pojemności 140 litrów oraz w kadłubie zbiornik dodatkowy o pojemności 120 litrów, z którego paliwo jest przetłaczane do zbiorników opadowych zapomocą wytwarzanego w zbiorniku ciśnienia powietrza. Ciśnienie powietrza wytwarza się przy pomocy ręcznej pompy powietrznej zamontowanej w tylnej kabinie. Zapas paliwa płatowca BM5 wystarcza na 4 godziny lotu na pełnym gazie. Górne i dolne skrzydła są identycznej budowy, w dolnych więc skrzydłach istnieją również przestrzenie wolne, odpowiadające przestrzeniom górnych skrzydeł, w których mieszczą się zbiorniki benzynowe.

Te przestrzenie w dolnych skrzydłach są wykorzystane jako specjalne skrytki — kufry na bagaż. Wnętrze tych skrytek bardzo obszernych posiada odpowiednie wykończenie wewnętrzne oraz zaopatrzone jest w paski rzemienne do przytwierdzania bagażu. Od wierzchu skrytki powyższe mają szybko otwierane pokrywy, które jednocześnie stanowią stopnie na skrzydłach. Skrytki takie stanowią doskonałe rozwiązanie dla wygody pilotów, którzy dokonywać będą przelotów na płatowcach typu BM5.

Płatowce typu BM5 będą seryjnie budowane przez firmę „Samolot" dla Departamentu Lotnictwa.

Fabryka „Samolot" czyni już obecnie pospiesznie przygotowania do seryjnej produkcji.

Junkersy w Polsce. „The Aeroplane" z 20 marca, podaje notatkę, którą z kół dobrze poinformowanych stwierdza, że tylko na linji Poznań-Warszawa latać będą Fokkery, inne linje natomiast będą stale obsługiwane przez Junkersy. Niewątpliwie notatka inspirowana jest przez koła, którym jeszcze dziś zależy na utrzymaniu Junkersów w polskiem lotnictwie. Jak wiadomo



Płatowiec komunikacyjny Nowakowski-Medwecki (model), który został wyróżniony na konkursie Ministerstwa Komunikacji uzyskując trzecie miejsce.

Junkersy przejęte przez L. L. Lot pełnił będą służbę na polskich linjach do czasu zastąpienia ich przez już budujące się w Lublinie seryjnie Fokkery.

ANGLJA.

Zmiana adresu. Znana angielska firma Gloster Aircraft Co. Ltd. zmieniła adres biura londyskiego w Grafton Street na Byron House, St. James's Street, S. W. 1.

Angielskie kluby posiadają obecnie przeszło 200 pilotów stale latających.

Katapulty dla płatowców. Dwa angielskie krążowniki „Vindictive“ i „Resolution“ zostały zaopatrzone w katapulty do startu płatowców.

Nowa linja komunikacyjna. 30 marca otwarta została linja komunikacyji powietrznej z Londynu do Karachi (Indje). Linja ta posiada długość 8000 km, z czego 250 km koleją (z Bazylei do Genuy). Czas przelotu wynosi 7 dni. Podróż na niej ma się odbywać następująco:

1 dzień: — Londyn - Bazylea (750 km) na płatowcu trzysilnikowym Armstrong Siddeley Argosy. Nocą ekspres przez Alpy z Bazylei do Genuy.

2 dzień: — Genua - Rzym - Syrakuzy (1.150 km) na wodnopłatowcu Bristol-Jupiter.

3 dzień: — Syrakuzy - Navarino (Grecja) — Tobruk (1.250 km) na wodnopłatowcu.

4 dzień: — Tobruk - Aleksandria (560 km) na wodnopłatowcu i Aleksandria - Gaza (450 km) na płatowcu trzysilnikowym de Havilland Hercules.

5 dzień: — Gaza - Rutbah — Bagdad-Bassora (1.500 km).

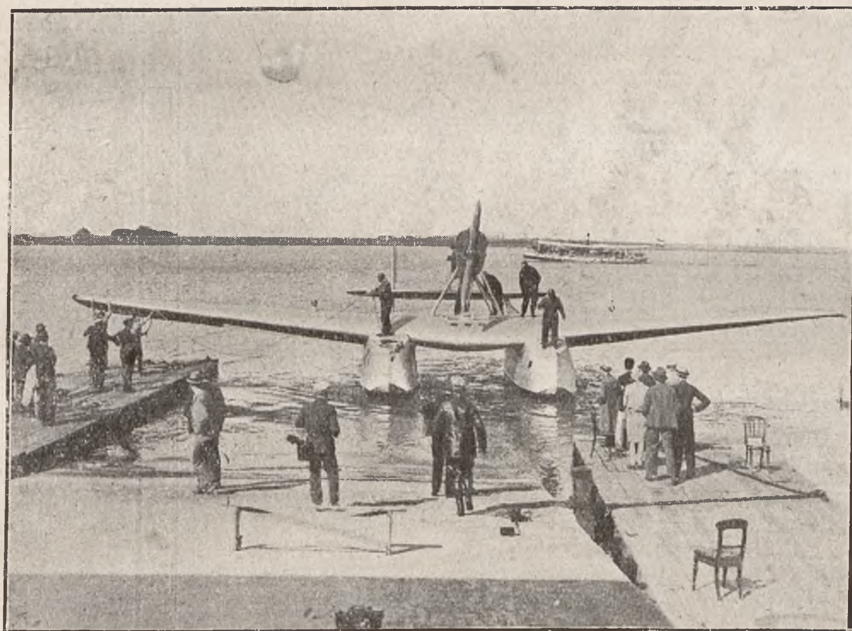
6 dzień — Bassora - Buszira - Linger - Jask (1.300 km).

7 dzień: — Jask - Gvadar - Karachi (1.000 km).

Odlot z Londynu (Croydon) w soboty o godz. 6.45, przylot do Karachi w piątek o godz. 16. Odlot z Karachi w poniedziałki o godz. 7.30, przylot do Londynu w niedziele o 15.45.

FRANCJA.

Konwencja francusko-włoska. 13-go 3. br. przedłożył francuski minister lotnictwa M. Laurent Eynac konwencję francusko-włoską na Radzie Ministrów. Konwencja wejdzie w życie od daty wymiany dokumentów ratyfikowanych.



Wodnopłatowiec Savoia gen. de Pinedo.

Wysokość lotu Lemoigne. Po sprawdzeniu barografów w laboratorjum Muzeum Sztuki i Rzemiosła, ustalono wysokość osiągniętą przez Lemoigne na 9.824 m.

Konkurs balonów wolnych w Wimeraux-Plage odbędzie się pomiędzy 20 czerwca i 20 września. Wśród zgłoszeń spotykamy tak znane nazwiska jak: Dollfus, Ravaine, de Bruycker i Demuyter.

Generał Niessel o lotnictwie. W „Revue de Deux Mondes“ rozpoczął publikować generał Niessel serję artykułów pod tytułem: „Przygotowujmy obronę przeciwlotniczą“.

Ruch zarobkowy. Minister Laurent Eynac przyjął 15 marca delegację pracowników lotnictwa, którzy prosili o wprowadzenie w życie warunków pracy ustalonych przy przeprowadzonym programie decentralizacji przemysłu.

Francuska linja do Syrji. Dyrektor zarządu i doradca techniczny oddziału wschodniego Air Union przybył ostatnio do Beyrutu na wodnopłatowcu C. A. M. S. (dwa silniki Hispano Suiza po 500 MK) otwierając regularną komunikację Marsylja (Marignane) - Neapol Korfu - Ateny - Castellorzio - Beyrut. Przelot na linji tej trwa trzy dni. Oddział wschodni Air Union posiada kapitał 60.000.000 franków, Rząd uczestniczy z 15 miljonami i gwarancją na 300 miljonów, dając równocześnie koncesję na przeciąg lat 30.

Nowy silnik. Zakłady Peugeot, jedna z najstarszych francuskich fabryk silników, przystąpiły do prób nad nowym silnikiem typu V o sile 250 MK. Silnik ten chodzi na nowym materjale pędnym Ferriera.

HISZPANJA.

Wspaniały lot na Breguecię. Dwaj Hiszpańscy lotnicy Jimenez i Iglesias dokonali wspaniałego lotu na hiszpańskim Breguecie „Jesus del Gran Poder“ z Hiszpanji do Ameryki Południowej.

JUGOSŁAWJA.

Lotnictwo cywilne Jugosławji. W ostatnich tygodniach odbywają się pertraktacje w sprawie otwarcia linji Wiedeń - Maribor - Zagrzeb - Belgrad - Skoplje - Saloniki. Z rządem pertraktuje Jugosłowiańskie Towarzystwo Komunikacji Powietrznej.

NIEMCY.

Budżet lotnictwa niemieckiego. Na techniczny rozwój lotnictwa przeznacza się 15480000 mk., w tem 7,7 miljonów subwencji dla przemysłu. „Deutsche Versuchsanstalt für Luftschiffahrt“ otrzymuje pod różnemi tytałami nie mniej, jak 6430000 mk. „Lufthansa“ (lotnictwo cywilne) — 19240000 mk. Szkolenie pilotów przez „Deutsche Verkehrsfliegerschule G. m. b. H.“ kosztować ma przez rok 3550000 mk., lotnictwo bezsilnikowe 450000 mk. Szerzenie idei lotniczej w szkołach i t. d. 480000, rozbudowa portów lotniczych 550000. Nowa hala dla zeppelinów 4000000, zaś 500000 na loty próbne. Razem drobnostka 50 miljonów i 680 tysięcy.

Niemiecki Aero klub. Na zebraniu w dniu 14 marca wybrano nowy zarząd w następującym składzie: Prezes — Major a. D. von Koehler, wice-prezes — minister a. D. Albert, II wice-prezes — ppułk. a D. Haehneld, von Hoeppner, Dyrektor inż. von Strauss.

Sportowy Junkers. Junkers Woche w Dessau wyprodukowały ostatnio płatowiec sportowy, oparty na zasadach konstrukcyjnych Junkersa, który zaliczać się będzie według norm F. A. I. do kategorji najlżejszej. Rozpiętość płatowca 10 m, długość 6,75 im, ciężar własny 280 kg, dwa miejsca.

Wagabunda. Niemiecki „Wanderlust" znalazł sobie ujście w podróżach „Grafa Zeppelina", który włóczył się po całej Europie, od czasu do czasu stwarzając konflikty z państwami, które na jego przelot się nie godzą. Ostatnio naruszył wagabunda strefę zakazaną Francji. W najbliższym czasie wybiera się na wschód, przyczem terytorjum polskie ma ominąć morzem. Zobaczymy?

Bierzmy przykład z Niemców. W ciągu ostatniego roku następujące miasta niemieckie udzieliły subsydjów lotnictwu.

Kolonja	488.000	marek
Monachjum	650.000	„
Frankfurt n. M.	570.000	„
Dusseldorf	213.000	„
Hanower	139.000	„
Norymberga	1000.000	„
Dortmund	386.060	„
Magdeburg	225.000	„
Królewiec	37.000	„
Szczecin	44.000	„
Kilonja	118.000	„
Erfurt	210.000	„
Plauen	47.000	„
Münster	25.000	„
Fryburg	44.00	„
Darmstadt	30.000	„
Gorlice	34.000	„
Gera	20.000	„
Zwickau	4.000	„
Elbląg	6.000	„
Flensburg	23.000	„
Hildersheim	21.000	„
Tylża	13.000	„
Cottbus	63.000	„
Razem	3.506.000	marek

to jest około 7.500.000 złotych.

NORWEGJA.

Lot długodystansowy. Solberg, lotnik norweski, obecnie wojskowy pilot w Argentynie, przybył do New-Yorku w celu zakupienia płatowca 3-silnikowego Ryan. Pilot ten ma zamiar odbyć lot Buenos Aires - Oslo w czterech etapach, przez wyspy Natal, Freetown i Tanger.

ST. ZJEDNOCZONE.

Pożar w fabryce lotniczej. Na lotniskuCurtissa w Long Island wybuchł groźny pożar, który zniszczył 20 płatowców i 2 hangary.

Linje lotnicze. Prezydent Hoover oświadczył, że z wiosną nastąpi stałe połączenie linją pocztową obydwu ameryk, przyczem ruch będzie się odbywał 3 razy w tygodniu.

Cywilizacyjny terror. Americans News Bulletin piszą:

„Przewóz najświeższych kreacji mód paryskich pospiesznym okrętem i płatowcem, stał się realnym od chwili, gdy firma Saks otworzyła swój wspaniały magazyn przy piątej ulicy w Chicago.".

„Firma ta zakupuje najnowsze modele paryskie i dostarcza je pospiesznym parowcem i samolotem do Chicago za pośrednictwem poczty lotniczej".

„Dzięki temu już w ciągu ośmiu godzin od czasu przybycia parowca do New Yorku może firma Saks obsłużyć swych klientów w Chicago".

Widocznie chicagoskie małżonki królów świń, bydła rogatego i smalcu cenią sobie bardzo otrzymanie sukni o 10 godzin wcześniej (Ekspress z New-Yorku do Chicago jedzie 18 godzin).

Płatowiec-przyczepka. Już od szeregu lat zastanawiają się konstruktorzy nad problemem doczepiania szybowca do płatowca z silnikiem. Pierwszym który to zagadnienie rozwiązał był Fokker, który na Pierwszym Salonie Lotniczym w Paryżu wystawił taką przyczepkę. Espenlaub w Rositte przeprowadzał udatne próby doczepiania szybowca do sportowego płatowca. Wreszcie Raab i Katzenstein wykonali szereg lotów próbnych na szybowcu doczepionym do Albatrosa B II. Jak się ostatnio dowiadujemy pilot amerykański Lloyd O'Donnell z pasażerem M. Dale L. Drake wylądował szczęśliwie w Long Beach (Kalifornia) na doczepionym do płatowca szybowcu, po obyciu podróży o długości 320 km, na wysokości 1.300 metrów.

Lotnictwo szybowe. W Stanach Zjednoczonych istnieje kilka towarzystw szybowych. Największem z nich jest „National Glider Association". W czasie od 4 do 14 kwietnia odbywa się wielki konkurs w Detroit.

Pierwsze wyniki biegunowego lotu Wilkins'a. Depesza z Nowego Jorku donosi o przybyciu tam kapitana Wilkins'a, który powrócił ze swej ostatniej wyprawy podbiegunowej. Waleczny lotnik udzielił przedstawicielom prasy amerykańskiej i zagranicznej nowych szczegółów o swych ostatnich lotach nad obszarami podbiegunowemi. Wiadomo, iż Wilkins opuścił Nowy Jork dnia 23 września w towarzystwie dwóch pilotów i jednego mechanika, udając się do Montevideo, skąd wyjechali na wyspę Deception, w południowych Shetland'ach, gdzie rozłożyli obóz. O częściowo już znanych wynikach jego lotów oświadczył Wilkins między innemi co następuje:

„Podczas jednego z mych lotów udało mi się dokonać nadzwyczaj interesujących odkryć. Tak naprzykład mogłem stwierdzić, że ziemia Grahama jest szeregiem wysp, oddzielonych od reszty obszarów podbiegunowych przez cieśninę, której nadałem nazwę Stefansson, ku uczczeniu pamięci jednego z najpoważniejszych podróżników biegunowych. Lądom, położonym na południu od Ziemi Grahama, dałem miano Ziemi Hearst'a dla przypomnienia nazwiska człowieka, który najbardziej przyczynił się finansowo do dobrego wyniku wyprawy. Pozatem stwierdziłem istnienie 1600 kiletrów wybrzeża na obszarach wschodnich od morza Wedel i nazwałem je Boman Coast, na cześć dyrektora „National Geographical Societe".

Wilkins zakończył wywiad dodając, że wyprawa założyła, gdzie mogła, stacje meteorologiczne, które o ile wytrzymają pod tamtejszym klimatem, staną się wielką pomocą dla badań naukowych na całej południowej półkuli ziemskiej. Jesienią podróżnik-lotnik powraca na wyspę Deception, dla dalszych poszukiwań.

Katastrofa lotnicza. 17 marca rozbił się płatowiec komunikacyjny Forda, wpadając przy przymusowem lądowaniu na pociąg towarowy. Wypadek zdarzył się na stacji kolejowej Newark-Meadows w stanie New-Jersey. 14 pasażerów poniosło śmierć, pilot ciężko ranny.

Lindberg. Pisma Lotnicze obiegała wiadomość, że pułkownik Lindberg miał zastąpić p. M. Trubes Dawidsona, podsekretarza lotnictwa przy Ministerstwie wojny. W rzeczywistości pułkownik Lindberg został doradcą technicznym w Podsekretarjacie Stanu.

Nowy dar. Daniel Guggenheim, fundator znanego funduszu bezpieczeństwa płatowców darował ostatnio republice Chile pół miljona dolarów. Suma ta powinna być użyta na rozwój lotnictwa. Rząd chilijski poczynił natychmiast odpowiednie zamówienia u konstruktorów północno-amerykańskich. Trudno jest Europie walczyć z panamerykanizmem.

Lot transatlantycki. Pilot Frank Taggart z Buffalo, postanowił dokonać lotu bez lądowania New York - Paryż - New York, na płatowcu trzysilnikowym.

Klijeci Stanów Zjednoczonych. Najpoważniejszymi klientami przemysłu lotniczego Stanów Zjednoczonych są:

Kanada, która zakupiła 70 płatowców, Peru — 26 płatowców i z europejskich Anglja, która ostatnio zamówiła 4 płatowce.

W Stanach Zjednoczonych przeszło 700 miljonów dolarów jest zainwestowanych w przemyśle lotniczym. Stany Zjednoczone, posiadają przeszło 140 zakładów produkcji lotniczej, które do końca ub. roku wyprodukowały przeszło 60.000 płatowców wszelkich rodzaji. Cywilnych pilotów latających jest przeszło 6.000. Surowa kontrola z powodzi różnych typów dopuściła do użytku tylko 97 typów płatowców i 15 typów silników. Miernikiem wielkości przemysłu amerykańskiego jest kapitał zainwestowany. Poniżej podajemy największe zakłady lotnicze wraz z wysokością kapitałów.

	$$
Aero Supply Manufacturing Co	2.900.000
Aero Underwriters	5.240.000
Aeromarine- Klem Co.	3.586.000
Aeronautical Industries, Inc.	1.560.000
Aircraft Development	694.968
Air Investors	4.200.000
Alexander Industries, Inc.	4.850.000
American Cirrus Engine Co.	1.200.000
American Airports Co.	150.000
Americ. Eagle Aircraft Corp.	4.200.000
Aviation Corp. of the Amecas	15.000.000
Aviation Securities Corp.	4.500.000
Bellanca Aircraft Co.	4.375.000
CentralAirports	550.000
Cessna Aircraft	1.200.000
Claude Neon Lights	24.570.000
Consolidated Instrument Co.	3.587.500
Curtiss Aeroplane and Motor Co.	52.350.000
Curtiss Robertson Co.	1.400.000
Curtiss Flying Service	18.000.000
Curtiss Export Motor Co.	1.875.000
Curtis Caproni Corp.	7.600.000
Curtiss-Reid Aircraft, Ltd.	6.600.000
Douglas Aircraft Co.	9.300.000
Fairchild Aviation Corp.	11.570.000
Fiat Motor Co	76.000.000
Fokker Airplane Co.	13.000.000
Great Lakes Aircraft Co.	15.750.000
Heywood Starter Corp.	650.000
International Aircraft	450.000
Keystone Aircraft Co.	16.000.000
Kreider-Reisner	390.000
Lincoln Aircraft Co., Inc.	1.175.000
Lockheed Aircraft	2.700.000
Maddux Airlines	2.325.000
Mahoney-Ryan Co.	2.300.000
Mokawk Airplane Co.	375.000
Mono Airplane	350.000
Moth Aircraft	2.400.000
National Aircraft Materials	1.232.000
National Air Transport	14.100.000
National Aviation	10.500.000
Niles-Bement-Fond	34.337.500
North American Aviation	36.000.000
Pitcairn Aviation	1.100.000
Pollak Manufacturing Co	700.000
Sikorsky Aviation	7.000.000
Stearman Aircraft	1.750.000
Stinson Airplane	3.100.000
Swallow Airplane	1.500.000
Transcontinental Air Transport	13.500.000
Travel Air	5.700.000
Universal Aviation	7.395.000
United Aircraft and Transport	154.500.000
United States Air Transport	1.400.000
Warner Aircraft Engine	3.400.000
Western Air Express	2.625.000
Wright Aeronautical	78.000.000
Razem $	702.763.940

Razem jest 702 miljony dolarów, to jest około 6 miljardów 250 miljonów złotych.

Nowy płatowiec pasażerski. Zakłady Boeing kończą budowę serji płatowców komunikacyjnych, które będą zawierały 18 pasażerów i służyć będą dla eksploatacji linji Chicago San Francisko, która należy do firmy Boeing.

Lewin. Columbia Air Lines, których prezydentem jest Levin, dokonały ostatnio prób nowego płatowca pięcioosobowego „Triad" z silnikiem Wright Whirlwind 200 MK.

Akcje przemysłu lotniczego na giełdzie Nowojorskiej. Ciekawemi dla określenia rozwoju amerykańskiego przemysłu są dane statystyczne kursów akcji przemysłowych na giełdach Stanów Zjednoczonych. Wykazują one, jak z poniższego zestawienia wynika, nietylko stały, lecz i gwałtowny wzrost

Boeing Airplane: listopad 1928 — 30 dolarów, grudzień 128 — 97 dolarów.

Cessna Aircraft: od sierpnia 1928 do stycznia 1929 w dolarach — 100, 130, 135, 160, 210, 300.

Curtiss Airplanes: od sierpnia 1928 do stycznia 1929 w dolarach — 102, 118, 135, 155, 165, 150.

Sikorski Aviation: październik 1928 r. — 12 i pół dolara, listopad — 21 dolarów, grudzień — 20 dolarów, styczeń 1929 — 35 dolarów.

Stearman Aircraft: od sierpnia do grudnia 1928 w dolarach — 140, 150, 160, 210, 240.

Travel Air: od sierpnia do grudnia w dolarach — 240, 300, 380, 520, 1050.

Wright Aeronautical: od sierpnia do stycznia w dolarach: 138, 191, 171, 289, 276, 270.

Kiedy to akcje naszego przemysłu osiągać będą taki wzrost wartości.

SZWAJCARJA.

Wystawa lotnicza w Genewie. Od 27 kwietnia do 5 maja odbędzie się w Genewie, zorganizowana przez Aero-kub Szwajcarski wystawa płatowców szportowych. W wystawie zgłosiły swój udział fabryki lotnicze francuskie, włoskie, niemieckie, angielskie, amerykańskie i czechosłowackie. Szwajcarję reprezentować będą firmy: Alfred Comte (płatowce) i Adolf Sauer (silniki). Loty demonstracyjne odbywać się będą na lotnisku Cointrin.

SZWECJA.

Komunikacja powietrzna w Europie. W oficjalnym organie królewsko-szwedzkiego aeroklubu „Flygning", ukazał się ciekawy artykuł, zawierający dane co do rozwoju komunikacji lotniczej w Europie. Ogólna liczba samolotów pasażerskich w Europie wynosi 730 sztuk o łącznej sile 358.935 MK.

Na początku bieżącego roku ruch lotniczy pasażerski, pocztowy i towarowy był utrzymywany przez 25 towarzystw, reprezentujących 15 państw (z wyjątkiem Rosji, od której autor nie zdołał uzyskać odnośnych danych).

Na 730 samolotów, 577 posiada 1 silnik, 71 — 2 silniki, 63 — 3 silniki, 19 —4 silniki. Samoloty te zostały zbudowane przez 29 fabryk i przedstawiają 67 typów.

WŁOCHY.

Dymisja generała Nobile została zaakceptowana przez rząd 7 marca.

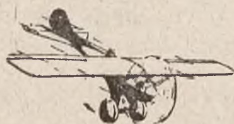
Płatowce Fokkera. 13 marca przybyły do Bolzano pierwsze dwa płatowce Fokkera dla włoskiej linji komunikacyjnej.

Udział w konkursie bezpieczeństwa. Oprócz 5-iu konstruktorów angielskich bierze udział w konkursie bezpieczeństwa funduszu Guggenheima włoska fabryka Breda.

Port lotniczy w Medjolanie. Prace programu rozbudowy portu w Medjolanie wstrzymano z powodu warunków atmosferycznych. Urząd budownictwa ma jednak nadzieję na termin, to jest początek roku przyszłego, wykończyć całość pracy.

Traktat Stolicy Świętej. W traktacie Stolicy Świętej z Italją przewidziano z pośród innych punktów umowę w sprawie przelotu płatowców Watykanu ponad terytorjum włoskiem.

Konstruktorzy olbrzymów. Konstruktor wielosilnikowych płatowców Sikorski odwiedził w Medjolanie zakłady Caproniego i przy tej sposobności odbył lot na Caproni Ca 73.



Nowe Silniki Płatowce Wyposażenie

„M. N. 2"

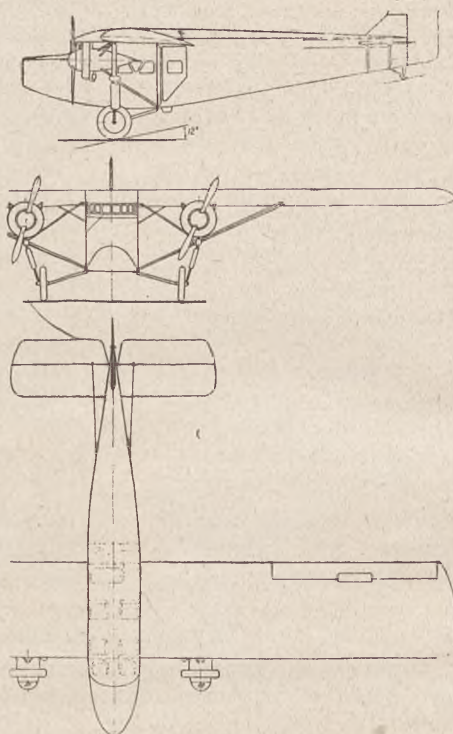
Projektowany na konkurs płatowca komunikacyjnego przez inż. Zygmunta Nowakowskiego i Józefa Medweckiego w Poznaniu-Ławica, przedstawiony przez S. A. Samolot.

Typ: ośmio osobowy, dwusilnikowy komunikacyjny jednopłat.

Skrzydła: Górny jednopłat. Po każdej stronie dwie pary zastrzałów z rur stalowych. Konstrukcja całkowicie drewniana sklejką kryta, okucia duralowe i stalowe.

Kadłub: Z otwartych duralowych kształtówek nitowany i płótnem pokryty. Kabina wewnątrz kryta sklejką.

Ogon: Normalny typ jednopłatów.
Stery: kompensowane. Statecznik pionowy do nastawiania w powietrzu, celem skompensowania momentu skręcającego w razie wysadzania jednego silnika.



Podwozie lądowe: bezosiowe i wyposażone w amortyzację oleopneumatyczną.

Silnik: 2 × Wright 200 MK, wbudowany na przednich podłużnicach.

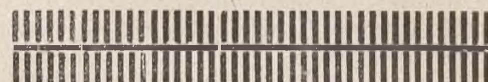
Siedzenia: Kabina pilota i mechanika zupełnie zamknięta pod krawędzią natarcia skrzydła. Kabina pasażerska przed skrzydłem o wymiarach 2,5×1,4×1,8 mtr. wyposażona w 6 wygodnych foteli. Za kabiną znajdują się toaleta i umywalnia.

Rozmiary:
Rozpiętość 20 m
Długość 12 m
Wysokość 3,25 m
Powierzchnia nośna 51 m²
Profil Bobek Nr. 6—655 AVA-Göttingen
Długość profilu 2,75 m
Powierzchnia pion. 4,00 m²
Powierzchnia poziom. 8,00 m²
Współczynnik bezpiecz. 7

Ciężary:
Ciężar własny 1,55 t
Ciężar ładunku 1,25 t
Ciężar całkowity 2,80 t
Obciążenie pow. 55,00 kg/m²
Obciążenie mocy silnika 6,35 kg/MK
Moc powierzchniowa 8,82 MK/kg

Szybkość teoretyczna:
Max 185 km/godź
Normalna 145 klm/godz
Lądowania 85 klm/godz
Pułap teoretyczny 6,2 klm

Projekt dotychczas nie zrealizowany został przez Sąd Konkursowy z pośród 8 projektów na 3 miejscu wyróżniony.



KOMUNIKAT
Związku Lotników Polskich.

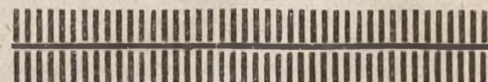


Członkom Z. L. P. podaje się do wiadomości, że w dniu 13 kwietnia b. r. odbędzie się VII Zwyczajne Walne Zebranie Z. L. P. z następującym porządkiem obrad:

1. Zagajenie.
2. Wybór przewodniczącego i ławników.
3. Sprawozdanie Zarządu.
4. Udzielenie pokwitowania Zarządowi.
5. Wybór nowego Zarządu i Rady nadzorczej na rok 1929.
6. Wolne wnioski i głosy.
7. Zakończenie.

Zebranie odbędzie się o godzinie 18-tej w lokalu restauracji „Pod Strzechą" Pl. Wolności 7. W razie braku quorum następne zwyczajne Walne Zebranie, prawomocne bez względu ne ilość obecnych odbędzie się o godz. 18.30 w tym samym lokalu.

Zarząd.



Za dział redakcyjny odpowiada Bolesław Ostrowski.

Czcionkami Drukarni Lotniczej w Poznaniu Stary Rynek 95/96.